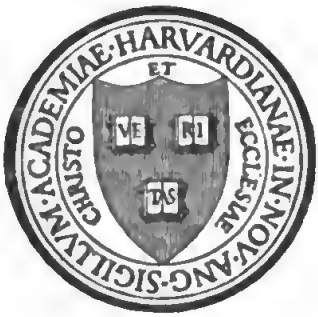
Kreuzerfahrten und U-bootstaten

Otto von Gottberg

H 907.715.5

Harvard College Library



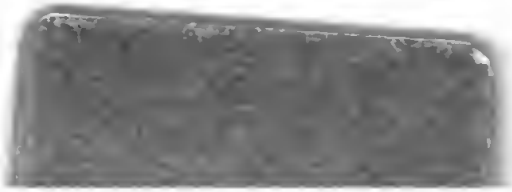
COLLECTION ON

THE EUROPEAN WAR

GIFT OF

HUGO MÜNSTERBERG

PROFESSOR OF PSYCHOLOGY



Digitized by Google

Digitized by Google

H 794.5

Otto

v. Gottberg

Kreuzerfahrten und U-Bootstaten

Ulstein Kriegsbücher

Kreuzerfahrten und U-Bootstaten

Kreuzerfahrten und U-Bootstaten

von

Otto v. Gottberg

1915

Verlag Ullstein & Co, Berlin / Wien

~~H 794.53~~
H 907.715.5
2332 .20
Harvard College Library
Mar 2, 1916
Gift of
Prof Hugo Münsterberg

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, vorbehalten.
Amerikanisches Copyright 1915 by Ullstein & Co, Berlin.

JUN 26 1916

Graf Spee

Die Schiffe, die schon im Frieden den eigenen überseeischen Handel und Besitz schirmen, sollen im Krieg feindlichen Besitz und Handel schädigen. Unser Kreuzergeschwader und wenige Stationäre erfüllten die Aufgabe weit über menschliches Erwarten und deutsches Hoffen, obwohl sie zu wenig Stützpunkte fanden, um dauernd ihrem Kriegszweck zu leben. Sie vollbrachten und vollbringen Wunder auf Fahrten, die, ob nach Nord oder Süd, nach Ost oder West, doch früher oder später zum Ende führen. Bewußt fuhren die Männer auf ihren Planken zum Grab, aber auch zum Ruhm, denn laut und der Mannschaft jubelnde Begeisterung weckend sagte der Kommandant der „Nürnberg": „Unser Schiff mag unser Sarg werden!" Wohl nie, seit Menschen in Schiffen zu Wasser gingen, hat ein seefahrendes Volk freudiger und fester das navigare necesse est mit Taten bejaht. Als gehetztes Wild endlich von feindlicher Übermacht gestellt, hat kein noch so kleines Schiff „die weiße Flagge" gezeigt. Auf allen fand der Gegner das Adlertuch an den Mast genagelt, und bis die Mäuler

der Geſchütze Waſſer tranken, rief deutſches Eiſen ihm das harte vivere non est necesse ins Geſicht. So ſank, kämpfend und Flaggen geheißt, auch der Führer des Kreuzergeſchwaders.

Graf Spee war Kind eines die Söhne gern dem Klerus gebenden rheiniſchen Geſchlechts und nach Herkunft wie Erziehung der See und dem Dienen noch fremd, als er im Jahre 1878 die Reiſe zur Kadettenprüfung in der alten Kieler Marineſchule machte. Weder dem Seekadetten noch dem jungen Offizier ſprach berufenes Urteil ſoldatiſches oder ſeemänniſches Genie zu. Er galt nicht als von Natur ſonderlich begabt, wohl aber früh als Mann von Charakter. Sein Charakter ſetzte ſich durch und ertrotzte ſich durch hartnäckigen Fleiß und ernſte Arbeitsfreude beim Studium die Gaben, die Glücklichere in der Wiege gefunden hatten, bis endlich das dienſtliche Urteil den gereiften Mann und Seeoffizier „zu den höchſten Führerſtellen befähigt“ nannte. Ein ganzer Mann, tat er Begonnenes ſtets ſo ſehr ganz, daß die äußere Geſtaltung ſeines Schickſals, ja ſein Ende, ſchließlich des Charakters Eigenart bejahen und beſtätigen muß. Nicht nur für ſeine Perſon verſchreibt er ſich dem Dienſt und der See. Sein ganzes Haus muß Königsgeſinde werden,

und beide Söhne folgen ihm — ein in der Marine seltener Fall — in den neuen fremden Beruf. Sie begleiten ihn auf dem Wege, der nur zum Ende führen kann, und als er fällt, fällt mit ihm sein Haus. Mit Maus und Mann sinkt sein Schiff. Zwei Söhne sinken mit. Ein Geschlecht erlischt. Vom Stammbaum bricht der ganze Ast. Der Zweig, der zur See gegangen, gehört ihr ganz und liegt auf ihrem Grund. Voll und ganz, ein wahrer Seeoffizier, hatte Graf Spee schon bei Lebzeiten sich der See gegeben. Den von geliebter Lebensgefährtin auch mit einer Tochter Beschenkten brachte jede Heimkehr in ein Haus schönen Familienglücks, aber sein Dienstleben war eine Kette von Bordkommandos, um die er sich oft bewarb. In Stunden, die er nicht dem Dienst oder Studium widmete, segelte er gern. An eine Jacht hätte der Arbeitsfreudige Zeit und Geld wohl auch als Millionär nicht verschwendet, aber wenn draußen in fremder Welt ein catboat zur Hand lag, saß er bald drin und spürte in den derbknochigen, vierkantigen Händen gern das Zerren geblähter Leinwand am Tau. Er liebte wohl die See, wie der wahre Seemann sie liebt, nämlich oft mit Leidenschaft, aber stets auch Miß-

trauen oder gar etwas Verachtung. Schön iſt ſie mit dem blanken, wogenden Buſen und darum begehrt. Aber allen feil, muß ſie viele tragen und hegt darum Dirnenhaß gegen den Mann. Sie wiegt und koſt ihn und ſingt ihm allabendlich das Schlummerlied, aber unter ihrer glatten Stirn lauert verräteriſch der Wunſch nach Rache und Mord. Die Treuloſe nimmt Liebe, ohne Liebe zurückzugeben. Darum traut ihr am wenigſten der Seemann, der ſie kennt.

Wie wenige Seeoffiziere kannte Graf Spee die Treuloſe, die ſein Leben nahm. Faſt immer war er draußen und dabei, wenn über afrikaniſchem oder aſiatiſchem Land zum erſtenmal der ſchwarze Adler in weißem Flaggentuch den ſcharfen Schnabel hob. So ſchenkte er den jungen Kolonien das Herz und galt ſchon bei jungen Jahren ihren Bewohnern als Mann von Verſtändnis für unſeren Überſeehandel.

Der gereifte Soldat und befahrene Seemann befehligt im Jahre 1905 als Flaggkapitän des erſten Geſchwaders das Linienſchiff „Wittelsbach", wird bald Admiral und nun der Graf Spee, den die Marine einen ihrer Beſten nannte und betrauert mit den Worten: „Es hat mancher

viel Gutes, aber nie einer Schlechtes von ihm gesagt!“

Hochaufgeschossen, breitschulterig und derbknochig geht er hallenden Schrittes über sein Schiff, in einer Haltung, die glauben läßt, er habe einen Ellenstock verschluckt. Die blauen Augen blicken heiter, denn in einer tiefen, gern zum Glauben sich bekennenden Religiosität wurzelt des Charakters heiter frohsinnige Weltanschauung. Sie macht ihn zu einem fröhlichen, aber doch Feste und Gastereien gern meidenden Gesellschafter und bringt Kameraden wie Untergebenen Wohlwollen dar. Er hat die freie, gern lächelnde Würde und das schlicht natürliche, sichere Auftreten, das neben naiven Kindern der Wildnis oft geborenen großen Herren eigen. Als solchen fühlt Graf Spee sich ohne Dünkel, aber auch mit der Überzeugung, daß die Welt und Menschheit eine kleine ist. Er muß ihr oft freundlich oder aufmunternd auf die Schultern klopfen.

Doch die blauen Augen unter voll und viereckig um die breite Stirn wucherndem, dunkelblondem Haar können scharf, streng und stahlgrau funkeln. Wenn dann mit jähem Ruck und lautem Wort der Graf sich nach rechts oder

links wendet oder das kantige Kinn mit dem Spitzbart hebt, ist mit ihm nicht zu spaßen. Auch das Kinn hebt er mit einem Ruck, und jede seiner Bewegungen ist ein Ruck. Die weiche, gefällige Geste fehlt dem Derben und Harten, an dem Knochen, Glieder und Kopf eckig und vierkantig sind. Auch dem Wesen ist biegsame Geschmeidigkeit fremd. Niemals ein Jasager, ist er für Vorgesetzte ein bequemer Untergebener nur insofern, als er auch den entschiedensten Widerspruch in die guten Formen des Mannes bester Kinderstube kleidet.

Wenn er zu dienstlicher Beratung als Führer oder Untergebener am grünen Tisch sitzt oder auf der Brücke steht, ist oft schwer mit ihm rechten. Berufserfahrung und Diensteifer haben ihn jetzt zu scharfem, klarem und klugem Denken geschult. Ist es zu einem Entschluß gekommen, dann legt der Hartwillige auf Widerspruch die geballte vierkantige Faust auf die Platte. Es ist, als hielte sie die eigenen Gedanken mit dem fast trotzigen Vorsatz, sie nicht zu lassen. Doch der leicht gegen die Hand gesenkte derbknochige Kopf bleibt Erwägungen offen, und wenn der Chef des Stabes des Admirals Gedanken mit wirklich zwingenden Ein-

wänden begegnet, löst sich die Faust. Der Graf läßt sich überzeugen, hebt ohne Unwillen den Kopf und spricht ehrlich sein freundliches: „Sie haben recht!“

Ehrlichkeit und Gerechtigkeitsliebe, „ruum Hart un' klar Kimming“*, gewannen dem Toten ein Vertrauen, das ihn oft zum Vermittler in Konflikten wählte. Als solcher gern gesehen war der Chef des Stabes der Marinestation der Nordsee namentlich, wenn in Wilhelmshaven die Anschauung von Garnison und Bevölkerung aufeinanderplatzte.

Weltmann und weltkundig, ein liebenswürdiger Gesellschafter, der Menschen und ihre Neigung gewann, ein strenger Soldat, der Schiff oder Geschwader mit eiserner Hand hielt, und ein Seemann von Verständnis für Handel und Geschäft, wurde er als Berufener der Führer unseres Kreuzergeschwaders und namentlich von den Deutschen am Gelben Meer als alter Bekannter mit viel Freude begrüßt. Kein Zinnsoldat, hielt er seine Schiffe nicht dauernd für Drill und Exerzieren beisammen, sondern stellte sie klug in den Dienst unseres Überseehandels bis zum

* Altes deutsches Seemannswort: offenes Herz und klarer Horizont.

großen Krieg, den die Legende ihn ahnen ließ mit den Worten: „Dann kann ich nur versuchen, möglichst viel Briten auf dem Grund des Meeres zu treffen!“

Den Befehl zur Mobilmachung las der Vizeadmiral auf hoher See, während er mit „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ auf der Reise zu unseren Kolonien in der Südsee war. Seine Fahrzeuge waren über die Meere zerstreut. Die Zeit, da der Wind Großen wie Kleinen wehte und der Ozean verschwiegen war, ist nicht mehr, weil von den Masten aller Kriegsschiffe geschwätzige Funken knattern. Trotzdem gelang ihm das Meisterstück, fünf unserer von Feinden gejagten Kreuzer unter seiner Flagge zu vereinigen und mit ihrer vier vor Santa Maria das Geschwader des Admirals Craddock vernichtend zu schlagen.

Als da, zwischen Nachmittag und Abend des 1. November 1914, der Sieger von Santa Maria den Namen der Grafen v. Spee in die Ehrentafel der großen Kapitäne der Weltgeschichte grub, schrieb die derbknochige Hand zugleich das eigene Todesurteil. Er wußte, wie wir daheim, das durch eine Niederlage auf See vor der Welt gedemütigte Britannien werde alle verfügbaren eigenen und verbündeten Schiffe aufbieten, um

jede Straße zu verlegen und ihm mit unbezwingbarer Übermacht ein Ende zu bereiten. Wenn Graf Spee leben, ſich retten und ſeines Ruhmes freuen wollte, bot ſich ihm nur der eine und einzige Weg, der mit hoher Fahrt in einen neutralen Hafen und zur Internierung für die Dauer des Krieges führte. Aber vivere non est necesse, dachte auch der harte vierkantige Mann, der nun zum Helden wird durch den hochgemuten Entſchluß, bis zum gewiſſen, bitteren, nein ſchönen Ende dem Gegner Wunden zu ſchlagen. So fährt er dem Löwen in den Rachen, nämlich dem Feind vor einer ſeiner Kolonien zu neuem Kampf entgegen. Zwei Dreadnoughtkreuzer, deren jeder ſein ganzes Geſchwader vernichten kann, überraſchen ihn im Gefecht. Da iſt das Lied zu Ende. Er ſchickt die Kleinen ſeiner Schiffe davon. Ihn aber ſehen wir aufrecht auf der Brücke von „Scharnhorſt“ — hochaufgeſchoſſen, vierkantig und derbknochig, als ob er die Elle verſchluckt habe, aber doch ein großer Herr und ein großes Herz, das vornehm und freudig das Leben von „Scharnhorſt“ und „Gneiſenau“ für die Brüder auf „Leipzig“, „Dresden“ und „Nürnberg“ gibt. Ganz wie er alles tat, genügt er ſoldatiſcher Ehre und Pflicht und ſinkt wohl heiter, wie er im Leben

war. Er glaubte ſich himmliſchen Lohnes gewiß, war eben von der Göttin des Sieges geküßt, und noch friſch grünte der Lorbeer, den er pflücken durfte. So ſterben Soldaten leicht, denn Herrlicheres als den erſten Sieg haben Schickſal und Daſein ihnen nicht mehr zu bieten. Gern nehmen ſie auch ihre Söhne und Erben auf ſo große Fahrt, weil Name und Haus nun unſterblich ſind.

„Iſt es nicht ſchön, daß der eigene Vater meine lieben Kinder erſt zum Sieg und dann in den Tod führen durfte?“ ſchrieb mit deutſchem Frauenſtolz die Gräfin einer Freundin. Ja, ſie war ſchön, wunderbar ſchön, obwohl tragiſch, die letzte Fahrt der Grafen v. Spee, die zur See gegangen!

Mit ſtolzem, eines Admirals gar würdigem Gefolge trat der Tote droben vor unſere hochſeligen Herren und ihre Helden. Steif und eckig, als habe er eine Elle verſchluckt, aber auch ein unbefangener großer Herr, meldete er: „Majeſtäten, der erſte Seeſieg unter der neuen Flagge gewonnen,“ und hörte die Generale Scharnhorſt und Gneiſenau ihrem König Friedrich Wilhelm III. berichten, Vater Blücher werde nicht warten laſſen. Jetzt iſt er droben, und die

Schiffe, die den Namen und Geiſt von Helden der Befreiungszeit trugen, liegen drunten. Die drei gaben bei Lebzeiten keinen Kampf auf, aber waren auch ſonſt Soldaten von Anſtand und Ehre, die den Verbündeten von Leipzig und Belle-Alliance ein Stück ihrer treuen Herzen ſchenkten. Zu redlichem Kampf um ehrliche Sache hätten ſie trotzdem mit den Freunden von damals freudig Klingen gekreuzt. Aber weil die Heere des Königs von England und des Zaren für die Sache von Fürſtenmördern im Felde ſtehen, ſind die Helden unſerer Befreiungszeit in Scham über die Waffengefährten von einſt auf den tiefſten Grund des Meeres gegangen.

S. M. S. „Karlsruhe"

Es schien ein Festtag. Zum Fest der Welt-ausstellung in San Franzisko und der Kanaleröffnung in Panama geschickt, glitt als schmuckes Schiff der neueste Kreuzer „Karls-ruhe" im Juni vorigen Jahres von Bruns-büttel durch die Hochseeflotte auf die Nord-see. Dreiundsechzig Hurras gab, beneidet und beglückwünscht, die Besatzung aus bald heiseren Kehlen zurück. Lustig spielte die Bordkapelle, und über blanken Instrumenten wippten gar die bunten Haarschweife eines Schellenbaumes. Das blütenweiße Sonnensegel über dem Achter-deck war der Stolz eines Ersten Offiziers, der sein Schiff zu putzen, aber auch einzukaufen, ja, zu handeln verstand. Zehn Pfennig forderte acht Tage früher der Amtsbruder auf „Hohen-zollern" für jeden abgelegten Strohhut der Kaiserjacht, der draußen auf dem Pazifik, wo morgens der Tradewind — frisch wie Quell-wasser und würzig wie Wein — pünktlicher als in Berlin der Bollejunge kommt, den Kopf eines Matrosen der „Karlsruhe" bedachensollte. Doch nur fünfeinviertel Pfennig gab es für den Hut,

als das Geschäftchen richtig war, und der verlorene viertel Pfennig dürfte den ersten Offizier der „Karlsruhe" noch heute dauern, denn er wollte nicht mehr als einen halben Groschen für den Deckel opfern. Weil über dem Handeln jedoch die Stunde der Ausreise kam, zahlte er unter Protest, den er in einem letzten vor Brunsbüttel ins Postboot geworfenen Brief einlegte. Die Antwort stand bis Aschermittwoch noch aus. Die „Karlsruhe" kam nie nach Veracruz, ihrer nächsten Poststation. Der Krieg brach aus. Das Schiff lief keinen bewohnten Hafen an. Bis zum Abgehen der Briefe, die es am Tage nach Fastnacht schickte, hatte niemand an Bord von den Seinen gehört. Das wirft ein Schlaglicht auf den Kreuzerkrieg.

Die Sommersonne schien warm. Aus faltenlos glattem Gesicht lachte der Atlantik friedlich wie selten, und schöne Tage kamen auf den Azoren mit Ausflug, Bordfest und Fußballspiel. Bei flinker Fahrt quer über den Ozean nach St. Thomas ging der Ölvorrat auf die Neige. Dort trug während des Kohlens am 16. Juli ein Funkspruch Kunde von der Ermordung des Erzherzogs Franz Ferdinand ins Schiff. Die Musik brach ab, und: „Bald tut sich was,"

raunten die politisch Weisen an Bord. Aber der stille Abend brachte eine kleine Freude mit der Nachricht, in Port au Prince sei Revolution ausgebrochen und das Erscheinen des Kreuzers nötig. „Karlsruhe" dampfte hin, aber fand auf Haiti Friedhofsruhe. Überrascht hat's niemand, denn nach Erfahrung vertagen Revolutionäre von Negerstaaten ihre Umwälzungen, wenn ein Kriegsschiff seine Schornsteine zeigt. Immerhin lag allabendlich das Landungskorps klar, und während kurzer Tropennacht fegte der silberne Strahlenbesen des Scheinwerfers — ein Rätsel und Schrecken aller Schwarzen — die flachen Strohdächer von Port au Prince und die hohen Palmenkronen der Nachbarschaft ab. Bei Tage wanderten Matrosen im weißen Päckchen hinter wippendem Schellenbaum und dröhnender Musik singend zu schattigen Wäldern, in denen es einmal gar ein Tänzchen gab. Die Offiziere plauderten auf der Veranda des Konsulats mit dem Konsul und seiner Schwester, saßen im deutschen Klub und waren den Gastgebern namentlich dankbar, weil sie auch der Mannschaft ihre Räume öffneten. Als schließlich Scheinwerfer und Landungskorps ruhen konnten, lief die „Karlsruhe" Kingston auf Jamaika an.

Unweit ankerte der englische Kreuzer „Berwick“, und von Bord zu Bord ging ein reger kameradschaftlicher Verkehr zwischen den Offizieren zweier Schiffe, die bald durch Kanonenmund miteinander sprechen und sich auf hoher See als Feinde begegnen sollten. Unerwartet kürzte den Aufenthalt ein die „Karlsruhe“ nach Mexiko schickender Befehl. Sie traf dort „Dresden“, wechselte die Besatzung aus und fuhr auf neue Weisung nochmals nach Port au Prince, weil die Revolution wieder bei Wege und ein gottlob fehlender Schuß auf die Schwester des Konsuls gefeuert war. Natürlich fand der Kommandant — jetzt Fregattenkapitän Köhler — Haiti wieder im Behagen tiefen Friedens. Bald hätte er die Rückreise nach Mexiko antreten können. Aber die schwüle, heiße Tropenluft der Julitage schien Drohenderes als Sturm zu brüten. Ohne Verbindung mit der Heimat, hörte er doch Gerüchte, die dem Kommandanten eines Stationärs Sorge schaffen mußten. Freilich wäre es ein seltener und eigener Wind, der Kapitän Köhler Sorgen wehte. Der gern und vernehmlich lachende Blonde mit Augen blank und blau wie das glitzernde Meer, in dem die Sonne sich spiegelt, scheint für seinen Posten geboren. Ihm gibt's auf weiter

Welt und freier See nichts Schöneres als das stolze Herrentum eines Kreuzerkommandanten. Er ist gern auf sich und sein Können allein gestellt. Der unabhängigen Stellung schon im Frieden froh, will er sie auch im Krieg nicht missen, wenn der Feind sein Schiff mit Übermacht jagt. Als Gegner ihn wie Jäger das umstellte Wild hetzten, hätte er Anschluß an andere Schiffe oder gar das Kreuzergeschwader suchen können, und die Geschichte der Seekriege lehrt, daß auf Führern von Kreuzern oder Fregatten in Kampftagen nichts drückender und entmutigender als das Bewußtsein des Alleinseins lastete. Doch der fröhlich Verwegene, der daheim gern Gesellschaft und Freunde guter Tropfen um sich sah, ist in Sturmzeit kühn und selbstbewußt ein Einsamer geblieben. Eine Strippe, die ihn mit der Heimat verbände, hätte er wohl gar durchschnitten. Für Wochen, ja Monate haben seine Oberen von ihm nichts gehört. Immer wieder aber tauchten die Namen Köhler und „Karlsruhe" in Meldungen von Diplomaten oder Kapitänen auf. Sie erzählten, wie er dem Gegner in die Zähne lachte, durch List und Flinkheit vielen Jägern entschlüpfte und als Schrecken des feindlichen Handels Dampfer auf Dampfer pflückte.

Einſtweilen ſpürt er vor Port au Prince Hunger nach Nachrichten über die politiſche Lage, gibt auf eigene Verantwortung die befohlene Reiſe nach Mexiko auf und fährt nach Havana, um mit dem Geſandten zu ſprechen. Der Diplomat muß die Frage, ob Krieg oder Frieden, noch offen laſſen, aber Köhler horcht herum und kommt zu Urteil wie Entſchluß.

Es iſt der 30. Juli, und für den Abend hat S. M. S. „Karlsruhe" zum Bordfeſt geladen. Um ihr Vergnügen ſollen die Havaneſen nicht kommen, denn der Kommandant will Aufſehen vermeiden. Als es dunkelt, läßt er vorn tanzen und achtern kohlen. Der erſte Offizier hat drüben wie hüben Pflichten und geht ihnen bald in weißem, bald ſchwarzem Päckchen nach. Um Mitternacht wird der letzte Schwarm lachend plappernder Amerikanerinnen und Havaneſinnen von Bord geleitet. Der Kommandant läßt Anker aufgehen und ſchleicht ſich aus dem Hafen, denn draußen ſtehen engliſche Panzerkreuzer, und er will bei Eintreffen des Mobilmachungsbefehls auf freiem Meer freier Herr ſeiner Lage und Entſchlüſſe ſein. In der Stunde, die ihm nahe dünkt, ſoll namentlich kein Gegner ihn an der Ausführung eines wichtigen Auftrags hindern.

Köhler kreuzt nördlich von Kuba, als der Adjutant mit einer eben in der Funkenbude eingegangenen, in Haſt entzifferten Depeſche in ſeine Kajüte tritt: „Krieg mit Frankreich und Rußland, Haltung Englands noch zweifelhaft.“ Oben ſteht gerade die Mannſchaft zur Muſterung. Der Kommandant geht auf Deck und ſchreitet die Reihen entlang: „Nun ſpuckt mal in die Hände, Leute; wir haben Krieg mit den Ruſſen und Franzoſen, und die anderen werden wohl nicht warten laſſen!“

Ein donnerndes Hurra gibt Antwort, aber der Kommandant winkt kopfſchüttelnd ab. Noch iſt ja nichts los, und auf dem Schiff bleibt alles beim alten. Erſt als knatternde Funken die Nachricht von der Kriegserklärung Englands bringen, ruft er die Beſatzung zu einer Anſprache auf dem Vorderdeck zuſammen. Mit der Einleitung: „Ich kann euch nun die erfreuliche Mitteilung machen“ weckt er in drei knappen Sätzen den ſtürmiſchen, kaum wieder zu beſchwichtigenden Jubel der Seinen, bringt dem Kaiſer drei Hurras und läßt nach Verklingen des letzten die Baßſtimme dröhnend über das Schiff hallen: „Ran an die Kanonen und losgemacht; was Splitterwirkung hat, fliegt über Bord!“

Da stürzen mit neuen, nicht endenden Hurras die Leute an die befohlene Arbeit und packen zu, daß die Knochen knacken. Vom „Heil dir im Siegerkranz" geht die Musik zur „Wacht am Rhein" und spielt dann fröhliche Lieder. Das schweißheischende Hantieren wird zum Fest. Traurig steht nur einer. Er möchte die Hände ringen und blickt aus umflorten Augen seinem Stolz und Augapfel, dem im Wasser versinkenden Sonnensegel mit Bambusstöcken nach. Aber wenigstens die feuergefährlichen Roßschweife am Schellenbaum hat der erste Offizier vor dem Übereifer seiner Matrosen gerettet.

„Dampf auf in allen Kesseln," heißt's, und in fliegender Fahrt saust die „Karlsruhe" nordwärts, um den aus New York abgefahrenen Lloyddampfer „Kronprinz Wilhelm" zu treffen und als Hilfskreuzer auszurüsten. Die Rauchfahne, die am Morgen des zweiten Tages den Horizont über glattem Atlantik verdunkelt, scheint fast dem Schornstein eines Kriegsschiffes zu entsteigen. Aber dann zeigt der „Kronprinz" seine Silhuette, und mit äußerster Kraft hält „Karlsruhe" auf ihn zu. Das Kriegsglück will, daß die Luft windstill und die See ohne Falte ist. Längsseits gehen beide Schiffe und ihre Matrosen

an schwere Arbeit, die Stunden währen wird. Geschütze, Munition, Offiziere und Leute sind auf den Dampfer zu schicken. Von ihm steigen in der Reserve dienende Schiffsoffiziere zur Beförderung in die Heimat um. Auch soll der „Kronprinz" Proviant und einen kleinen Vorrat an Kohlen abgeben. Leider bekennt er sich zu einer Havarie, die später in See behoben ward, aber vorläufig die Fahrtgeschwindigkeit mindert.

Während hüben und drüben alle Hände zupacken, spähen von beiden Brücken wachsame Augen zum Horizont. Das Werk ist noch lange nicht getan, als der Wachhabende auf „Karlsruhe" im Süden ein schwelendes Streichholz über dem Wasser zu sehen glaubt. Es wächst zu einem qualmenden Schornstein, und ehe eine halbe Stunde vergangen, meldet der Offizier seinem Kommandanten: „Englischer Panzerkreuzer!" „Vielleicht unser Freund Berwick, der uns stören will," schmunzelt Kapitän Köhler. Doch der Gegner hält Kurs auf die Küste Nordamerikas und sieht nichts von den deutschen Schiffen, deren Leute immer hastiger, in jetzt schier grimmigem Eifer die Hände rühren.

Köhler hat gesunde Nerven. Mit verschränkten Armen steht er bereit, den Befehl zum Einstellen

der Arbeit zu rufen. Bis dahin will er jede Sekunde nützen. Wenn der Brite ihm noch ein zweites halbes Stündchen gönnt, ist sein Auftrag erfüllt. Breiter wird sein Lächeln, denn jetzt ist des nichts ahnenden Gegners Brücke vor seinen Augen und der „Kronprinz" so gut wie versorgt. Gerade da dreht der Engländer bei. Aber mit frohem Aufatmen kann Köhler Befehle geben. Die deutschen Schiffe gleiten langsam, dann schnell und schneller auseinander. Brausende Hurras fliegen von Bord zu Bord. Dann haben sie sich nicht wiedergesehen, aber wissen, daß eins wie das andere sich sehen lassen kann.

Durch die Havarie an schnellem Fahren gehindert, muß doch der Hilfskreuzer „Kronprinz", so gut es geht, das Weite suchen. Mit halber Kraft nur läßt darum Kapitän Köhler die Maschinen der „Karlsruhe" stampfen und sieht bald befriedigt, daß er „Berwick" nach sich zieht. Erst als „Kronprinz" aus Sicht geschwunden, schüttelt er den Bekannten aus Kingston ab und macht sich davon.

„Karlsruhe" ist allein und um sie das Halbdunkel einer mondhellen Nacht auf dem Wasser. Ihre Planken beben unter voller Maschinenkraft. Ihr Bug teilt die Wellen auf der Fahrt zur ame-

rikaniſchen Küſte, wo der Kommandant endlich Öl und Kohlen zu kaufen hofft.

Sein Wachhabender hebt die Hand zur Mütze: „Backbord voraus Kreuzer mit vier Schornſteinen; kommt uns entgegen!“ Hol's der Teufel! Die „Lowestoft“ glaubt Köhler nach längerem Hinſchauen vor ſich. Jedenfalls fahren zwei Gegner — außer dem Schiff mit vier Schornſteinen auch „Berwick“ — zwiſchen ihm und ſeinem Ziel. Sie würden „Karlsruhe“ wohl ſpäteſtens nach Füllen ihrer Bunker den Weg verlegen. Er dreht ab. Der Brite folgt, wird als „Briſtol“ erkannt und unter Feuer genommen. Jeder Mann, der nicht Geſchütze bedient, muß Kohlen ſchippen und der Kreuzer das Letzte an Maſchinenkraft hergeben. Zwei Treffer ſchlagen auf „Briſtol“ ein, und ein dritter verlöſcht ihre Lichter. Die elektriſche Anlage kam alſo zu Schaden. Der Engländer läßt von der Jagd und gibt Raketenſignale, auf die aus weiter Ferne ein zweiter Brite Antwort ſteigen läßt.

Die „Karlsruhe“ iſt in übler, wenn nicht verzweifelter Lage. Der „Kronprinz“ konnte ihr während der flüchtigen Begegnung nur wenig Kohlen geben, und ihre Bunker leeren ſich ſchnell. Köhler geht mit der Fahrt herunter, läßt ſeinen

Adjutanten, den I. O. und den leitenden Ingenieur zum Kriegsrat in die Kajüte rufen und fragt: „Herr Stabsingenieur, wie lange kann ich noch fahren? Komme ich bis St. Thomas?“

„Nein, Herr Kapitän, aber — vielleicht — bis San Juan, wenn wir bei mäßiger Fahrt mit den Kohlen sparen.“

Stunden beginnen, deren Sorgen wohl quälend an den Nerven eines Führers rütteln können. Um so wenig Feuerung als möglich zu verbrauchen, muß Köhler den geraden Weg, den von Engländern überwachten, befahrenen Treck nach Portorico wählen. Die vier Winde tragen das Funkengeknatter von Gegnern, die schon in der geschwätzigen Zuversicht, ihn zu fangen, reden. Begegnet er einem, dann fehlt es an Kohlen zu Angriff wie Flucht. Er kann sich kaum wehren, muß ruhmlos sein stolzes Schiff zu Trümmern schießen lassen. Aber wenn er der Stunden Sorgen spürt, sieht's keiner an seinem lächelnden Gesicht. Er hat Zuversicht genug, um anderen davon abzugeben. Er glaubt an seinen Stern und ist ein Sonntagskind. Ungelegen kommt freilich der Sonntag, an dem er mit gefegten Bunkern ohne ein Kohlenstück von der Größe eines Hühnereis in den Hafen von San Juan läuft.

Wo ſind am Sonntag Arbeiter und Kohlen zu finden? Nur einen kleinen Vorrat kann der Hafenkapitän, ein Seeoffizier, endlich ſchaffen.

Die Mannſchaft iſt beim Bergen des koſtbaren Schatzes, als Meldung kommt: „Draußen ſtehen zwei feindliche Panzerkreuzer!“ Köhler runzelt die Stirn: „Ich wollte, es gäbe eine dunkle Nacht!“ Sie kommt und fällt tiefſchwarz auf die See. „Karlsruhe“ ſchleicht aus dem Hafen. Innerhalb der Dreimeilengrenze führt der Kommandant ſein Schiff längs der Küſte bis zur Oſtecke von Portorico und von dort auf hohe See durch das Gewirr von Klippen, an denen Schiffe ohne Zahl ſcheiterten. Mit dem Glauben an ſeinen Stern vollbringt er ein ſeemänniſches Meiſterſtück, das Schiffer auf der Karaibiſchen See ſeither als verwegene Tat eines Glückspilzes mit Staunen rühmen. Und er iſt wirklich ein Sonntagskind, denn als „Karlsruhe“ den gefahrſchwangeren Klippen vor der Oſtecke von Portorico naht, verdrängt ſtrahlend heller Mondſchein das tiefe Dunkel rabenſchwarzer Nacht.

Von neuem geht Köhler auf die Suche nach Kohlen. Den Weg nach St. Thomas verlegen Briten. Er will ſein Glück in Curaçao verſuchen. Am 12. Auguſt liegt das pflanzenarme, baum-

lose Inselchen mit weißumrahmten roten Häuschen vor ihm. Aber ein fremdartiges Bild bietet das freundliche Städtchen, das Seeleute einem Spielzeug vergleichen. Die Einfahrt ist durch eine Kette gesperrt. Durch die Luken altfränkischer Forts recken ihren Hals Geschütze, bei denen Artilleristen stehen, und vor der Brandung schaukeln zwei Kanonenboote klar zum Gefecht. Für Kampf gegen wen hat Curaçao mobil gemacht? kann Köhler nur fragen, aber heißt einstweilen gelassen die Lotsenflagge und ruft den Kommandanten des einen Kanonenbootes an. Gewohntes Glück will, daß es ein alter Bekannter ist. Er kargt nicht mit Auskunft und gibt den wohlmeinenden Rat, so schnell wie möglich davon zu fahren, da Holland nach einer Überschreitung seiner Grenzen durch deutsche Truppen dem Reich den Krieg erklärt habe. Für einen Augenblick will der Glaube an den Stern fast schwinden. Die Mienen der Offiziere um Köhler härten sich, als er in kurzem Überlegen ernst den Kopf neigt. Da hebt er schon wieder das frei und fröhlich lachende Gesicht mit dem Rahmen des blonden Barts: „Wer hat Ihnen den Bären aufgebunden, alter Freund?“ Wie die Nachricht nach Curaçao gekommen sei, fragte er den Holländer. „Über das

französische Kabel," antwortet der Fremde, und laut lachend kann oder muß Köhler sich für die Unrichtigkeit verbürgen, weil er hier Kohlen finden oder sterben muß.

Nach langem Palaver mit Beamten und Offizieren fällt die Kette von der Einfahrt. „Karlsruhe" fährt durch die beiden Reihen niedriger Häuser, über deren Dächer vom Deck die Mannschaft blickt, und macht fest. Der Kommandant geht an Land und setzt durch, daß er Kohlen kaufen darf. Sie müssen gar schnell an Bord, denn immer wieder bekehren sich die Holländer zum Glauben, die nächste Minute könne eine Depesche ihrer Regierung mit dem amtlichen Befehl zur Mobilmachung bringen. Darum trifft sich's gut, daß dicht beim Kreuzer ein von Südamerika nach New York unter amerikanischer Flagge fahrender Dampfer zu kurzem Aufenthalt liegt. Fast drei Dutzend zu Erfüllung vaterländischer Pflicht in die Heimat reisende deutsche Reserveoffiziere sind an Bord. Sie hören von den Nöten der „Karlsruhe", sind mit Hurra von ihrem Schiff herunter, greifen zu Schippen und Körben und schaufeln im weißen Reisekleid aus Linnen oder Flanell mit den Matrosen um die Wette. Während flott wie niemals die Arbeit vor-

wärtsſchreitet, ſteht Kapitän Köhler beim Schiff plaudernd zwiſchen holländiſchen Beamten. Sie zweifeln noch immer, ob es nicht ihre Pflicht iſt, dem Verſorgen des Kreuzers mit Feuerung Einhalt zu gebieten. Immer wieder wollen ſie ein „genug“ ſprechen. Aber auch ſolcher Lage wird niemand beſſer Herr als Köhler, der mit launigem Wort oder Schlag auf die Schulter aus Menſchen Einwände, Widerſpruch, ja Feindſchaft herauszulachen verſteht. Während er luſtig ſcherzt, vergeht den Fremden die Zeit wie im Flug, und der fröhliche blonde Seemann mit den heiteren Augen, blau wie das Meer, gefällt ihnen ſo gut, daß ſie ſein Tun nicht hindern mögen. Seine Offiziere aber ſehen, daß er in den acht Tagen ſeit der Mobilmachung Fleiſch verlor und älter, ja grauer geworden iſt. Er kam nicht aus den Kleidern, hat kaum die Brücke verlaſſen und trug auf den Schultern als Gewicht von Zentnern die ſchwerſte Sorge von Kommandanten mit dem Bewußtſein, durch viele Feinde aus Mangel an Feuerung gefechtsunfähig zu fahren.

Doch als er hinter dem letzten Korb Kohle das Deck ſeines Kreuzers betritt, atmet er tief und befreit. Auf ſchnellem Schiff weiß er ſich ein

freier Herr des freien Meeres und jeder Aufgabe gewachsen. Jetzt soll der Feind ihn jagen und seinem Handel der Gottseibeiuns helfen! Er schläft in jener Nacht und hat wohl vorher einen guten Trunk genommen. Am nächsten Morgen ist er wieder jung und für die Arbeit fertig. Er sucht sie auf dem Treck, den Kauffahrer für die Reise zwischen Nord- und Südamerika wählen. Südlich von Barbados kommt der erste britische Dampfer in Sicht. Mit dem Signal „Stoppen Sie" geht Köhler in Lee, aber noch sind die Engländer auf sein Verfahren nicht eingefuchst. Der Brite zaudert und wird durch einen blinden Schuß zu Gehorsam gemahnt. Dann pflanzt „Karlsruhe" eine Granate vor seine Nase, doch ist das vorläufig wenig arg gemeint. Weiß doch der deutsche Kommandant, wie schwer solch armer Skipper die rostige Maschine zum Stillstand bringt. Endlich geschieht's, und vom Kreuzer weht das Signal: „Drehen Sie bei, ich schicke ein Boot." Der Brite heißt das Gegensignal „verstanden", während sein plötzliches Stoppen noch immer eine dicke Rauchsäule aus dem Schornstein qualmen läßt. Und wir sehen jetzt das Bild, das fortan alle gekaperten Dampfer den Männern auf „Karlsruhe" bis zum Sinken bieten:

Am Maſt flattert das beim Ausſteigen der Beſatzung vergeſſene Signal „verſtanden“ (nämlich verſtanden, daß abſeits von Britanniens Kreidefelſen auch noch Seefahrer wohnen), und über dem Schornſtein weht die hohe dicke Rauchfahne, bis das Schiff in die Tiefe geht.

Von „Karlsruhe“ gleitet an Seilen der Priſenkutter herab. Zehn Mann mit umgeſchnallten Seitengewehren führen die Ruder, Gewehre ſind unter den Duchten beigefangen. Ein Oberleutnant zur See, ſehr lang und ſchlank, mit der Schärpe um den Leib, führt als Priſenoffizier. Ein Leutnant der Reſerve, der im Zivilberuf Schiffsoffizier iſt, begleitet ihn als Sachverſtändiger in Schiffspapieren. Ein Signalmaat, der Priſenſchreiber mit der Mappe für die fremden Schiffspapiere und ein Funkenmaat, der drüben ſofort die Funkenbude vernageln wird, fahren auch noch mit, während vom Deck des Kreuzers aufmerkſame Augen dem Kutter folgen. Bald ſehen ſie den ſchlanken Oberleutnant mit Schärpe die Strickleiter des Dampfers erklimmen und auf die Brücke entern. Nach kurzem Geſpräch mit den engliſchen Schiffsoffizieren meldet er ſeinem Kommandanten durch den Signalmaat: „Schiff und Ladung einwandfrei britiſch!“

Auch Kapitän Köhlers Antwort kommt durch Flaggen: „Besatzung zum Aussteigen klar; Dampfer wird versenkt!“ Der erste Offizier hat zugehört, als der Kommandant seinem Adjutanten den Befehl für die Signalgäste gab, und läßt pfeifen: „Sprenggruppe klarmachen!“

Unterdessen rudern vier Matrosen den Prisenkutter zum Kreuzer zurück. Auch der Prisenschreiber sitzt wieder darin und bringt alle an Bord des Fremden gefundenen Zeitungen mit. Wenn er den ersten Fuß auf das Deck der „Karlsruhe“ setzt, steht Kapitän Köhler bereit, ihm die Blätter aus der Hand zu nehmen. Er klemmt sie unter den linken Arm, sagt dem ersten Offizier: „Wursteln Sie einstweilen weiter“ und geht hastigen Schrittes ins Kartenhaus, um die Zeitungen zu studieren, weil Nachrichten für den Kreuzerkommandanten kaum weniger entbehrlich als Munition und Kohlen sind.

In den Prisenkutter klettert jetzt die Sprenggruppe mit einem Ingenieur, einem Maschinistenmaat und einem Torpedomatrosen. Er ist im Nebenamt Weinsteward in der Offiziersmesse, aber soll dort neuerdings seinen Dienst recht lässig tun. Es kommt vor, daß er im Entkorken einer Flasche eine Pause macht, an ein Bullauge tritt

und ausſpäht, ob es endlich wieder einen Dampfer zu pflücken gibt.

Auf der Priſe iſt der ſchlanke Oberleutnant mit Schärpe tätig und macht kurzen Prozeß, als die Beſatzung den Branntweinvorrat plündern will. Nicht nur Flaſchen, ſondern auch Wertvolleres aus der Ladung wollen auf allen gekaperten Schiffen die Britanniens Handel dienenden weißen und farbigen Engländer mitgehen heißen. In die Boote geſchickt, müſſen ſie zu einem aus der Ferne dann nahenden Begleitdampfer der „Karlsruhe" rudern und mit ihrer Habe und dem auf Befehl zuſammengerafften Proviant an Bord gehen. Als letzter folgt von jeder Priſe der Kapitän und bietet wiederum den Männern auf unſerem Kreuzer ein ſtets gleiches Bild: In beiden Seitentaſchen des blauen Jacketts trägt der Ausſteigende eine Whiskypulle und unter beiden Armen einen Chronometer, der zwar ſeinen Reedern gehört, aber in allen Häfen zu Nutzen des Darbieters verſilbert werden kann.

Mit den Briten an Bord wird der Begleitdampfer aus Sicht geſchickt. Der Zahlmeiſter und Bottelier des Kreuzers ſuchen auf der Priſe vielleicht nach Proviant. Dann tut die Sprenggruppe ihre Arbeit. Der Dampfer fliegt auf und

verſinkt. So ſchickt auf dem Treck zwiſchen Nord- und Südamerika die „Karlsruhe" ſiebzehn engliſche Dampfer zu den Fiſchen. Das iſt eine Leiſtung, welche die Namen Köhler und „Karlsruhe" gleichwertig neben die von Müller und „Emden" ſtellt. Das aber darf unſere Zuverſicht ſtärken. Des Einzelnen Tat mag Ruhm ſchenken und Bewunderung wecken. Vertrauen in eine ganze Organiſation gewährt die Gewißheit, daß das Können, von dem Glück zur Tat und zum Vollbringen führt, in allen ſteckt. — Es klingt ſehr einfach und ſcheint faſt leicht, daß die „Karlsruhe" auf dem Treck ſiebzehn Dampfer aufbrachte, aber es heiſchte bei ſchwerem Dienſt viel Nerven, Sorgen und Schweiß. Wäre ein feindliches Kriegsſchiff genaht, während der Oberleutnant mit Schärpe auf der Priſe war, ſo ging er mit der Beſatzung des Kutters verloren. Für lange Monate, aber keineswegs täglich, befuhr die „Karlsruhe" den Treck. Oft galt es, feindlichen Kreuzern auszuweichen oder abſeits von Begleitdampfern Kohlen zu holen. Luſtige Späße ereigneten ſich dabei. Unſer Kreuzer wird gejagt, muß ſeine Straße verlaſſen und beſtellt einen der Begleitdampfer nach einem Punkt fünfzehn Meilen öſtlich des Trecks. Dort wartet

ſchon der Dampfer, als ein britiſcher Kauffahrer mit der Frage naht: „Wißt ihr, wo die verdammte ‚Karlsruhe‘ iſt?“ Der deutſche Kapitän nimmt ſein beſtes Engliſch zuſammen: „Bleibt ein Weilchen, denn ich erwarte mein Schweſterſchiff und vom Skipper Antwort auf eure Frage, die auch mich mit Sorgen bedrückt.“ Dem Briten iſt's recht. Er wird geſprächig und erzählt dem Deutſchen, der gerade wie der Engländer keine Flagge führt und letzterem als Landsmann gilt, daß die britiſche Admiralität allen Dampfern unter uns feindlicher Flagge zu dem Weg fünfzehn Meilen öſtlich des Trecks geraten hat, damit ſie nicht in die Hände des deutſchen Kreuzers fallen. Über Warten und Plaudern kommt die „Karlsruhe“, pflückt den Engländer und bleibt für Tage auf dem ihr von der britiſchen Admiralität beſtellten Feld, während fünfzehn Meilen weſtlich feindliche Kreuzer auf ſie fahnden.

Der Kommandant, der, ewig geſucht und gejagt, aber niemals gefunden, für ein halbes Jahr Kreuzerkrieg führt, muß neben der Gabe zu ſicherem Disponieren viel kühnen Wagemut wie ein ſtarkes Herz haben und ſeine Leute bei Laune halten können. Im ſtechenden Sonnenbrand und der ſchwülen, die Glieder und den Willen läh-

menden Hitze jener Breiten hat die Mannschaft bei Tag und Nacht dem Dienst zu leben. Unter ihren Offizieren schläft sie zur Hälfte als Kriegswache bei den Geschützen oder geladenen Torpedos, und Arbeit genug hat auch die wachfreie Hälfte zu tun. Aus den Kleidern kommt für Tage weder Offizier noch Mann, und I. O. wohnt, um immer „auf Deck" zu sein, in der Dampfpinasse. Aber Krankheit ist selten auf „Karlsruhe" und dick und rund von gutem Futter jeder Mann der Besatzung. Weder ihr Frohsinn, noch ihre Freude am Dienst für Kaiser und Reich stirbt in eintönigem Leben und lähmender Tropenhitze. Heitere Stunden bringt namentlich die Musik, an der sich auch die britischen Häftlinge auf den Begleitdampfern ergötzen, und die Mannschaft feiert Fastnacht mit einem Maskenball. Das saubere und seemännische Aussehen der Matrosen in Weiß mit bronzebraun gebrannten, nackten Armen und von südlicher Sonne geschwärzten Gesichtern unter Strohhüten erregt das Staunen der Passagiere des aufgebrachten „Vandyke" von der Lampert-Holt-Linie. Einige Ärzte unter den Fremden wollen nicht glauben, daß unsere fröhlichen dicken Jungens seit Monaten kein Land betraten.

Das Schiff wurde morgens bei leichtem Nebel überraſcht. Die Fahrtgäſte ſchienen beim Frühſtück, als der Kreuzer herandampfte. In ſichtlicher Freude eilten ſie auf Deck und winkten dem vermeintlichen Landsmann oder angelſächſiſchen Vetter frohe Grüße. Britannia rulte ja noch the waves, und nur ein engliſches Kriegsſchiff konnte fern von Europa die hohe See befahren. Auf hundert Meter Entfernung ſetzte Kapitän Köhler die Kriegsflagge, und die Männer auf „Karlsruhe" ſahen und fühlten wirklich, wie drüben auf ſchmunzelnden Lippen das Lächeln ſtarb und die Geſtalten in eiſigem Schrecken erſtarrten. Daß ſie gehenkt würden, ſchienen Briten und Amerikaner noch zu glauben, als der ſchlanke Oberleutnant mit Schärpe an Bord kam. Er ſprach zunächſt mit dem Skipper, dann durch Flaggen mit ſeinem Kommandanten und trat unter die auf das hinterſte Achterdeck flüchtenden Paſſagiere: „Wir geben Ihnen einen Tag zum Packen der Koffer, meine Herrſchaften! Morgen früh um ſechs geht Ihr Gepäck von Bord; um neun Uhr folgen die Männer und um zehn die Damen, denn" — lacht er einer Blondine zu — „Sie wollen doch ausſchlafen, meine Dame!"

Dem Oberleutnant folgen andere junge Of-

fiziere an Bord. Kapitän Köhler hat von der Angst der Töchter Amerikas und Englands gehört. Seine Herren sollen sie beruhigen und sich niedlich machen. Auch haben sie Auftrag, zu begutachten, ob der „Vandyke“ in einen Hilfskreuzer verwandelt werden kann.

„Denn das passiert nur heute,“ denken die Leutnants von der „Karlsruhe“. Nach Ablauf einer Stunde winken sie um Mützenbänder und melden abends ihrem Kommandaten durch Winkspruch: „Während der Nacht schwere Angstausbrüche vieler Damen zu befürchten. Können wir bleiben?“

Andern Morgens trennte amerikanische Entrüstung die Yankees von den Briten, weil — wie gemeinhin auf englischen Passagierdampfern — alle Boote des „Vandyke“ leck waren. Die „Karlsruhe“ schickte die ihren. Auf Begleitdampfer zur Fahrt in Sicherheit und einen neutralen Hafen gebracht, schlossen die feindlichen Vettern Frieden, um zusammen ihre Namen unter ein Dankschreiben an Kapitän Köhler zu setzen.

Auch die Männer auf den Begleitdampfern und unseren Handelsschiffen sind manches Wortes wert. Gerufen oder ungerufen kamen alle, alle, um in Stunden von Gefahr und Not treu und

deutſch ihr Leben dem Vaterland zu bieten. Wie jeder unſerer Kreuzerkommandanten im Gelben Meer, in der Südſee und längs der Küſten Amerikas ſieht bei Ausbruch des Krieges auch der in St. Thomas, Curaçao und San Juan an Land gehende Kapitän Köhler ſich von Schiffsoffizieren und Matroſen deutſcher Kauffahrer umringt. Sie bitten, nein betteln mit naſſen Augen um Dienſt für die Sache der fernen Heimat. Sie kommen allein oder hinter ihrem Skipper, der Schiff und Beſatzung zur Verfügung ſtellt: „Herr Kapitän, ſchicken Sie uns, wohin Sie wollen, ſchicken Sie uns in den Tod, aber nehmen Sie uns!“ Ein alter, faſt weißhaariger Mann, der Steward auf kleinem Kaſten, weint nach der Abweiſung ſo beſchämt, daß der erſte Offizier ihn hinter dem Rücken des Kommandanten für Dienſt im Lazarett wirbt. Da iſt er glücklich, nein ſelig. Zwar kann er für das Vaterland nicht kämpfen, aber doch ſterben, wenn dem Kreuzer die Stunde ſchlägt, die — das weiß er — einmal kommen muß. Die Kapitäne von Begleitdampfern ließen ſich nicht ſuchen. Von weither fuhren ſie durch Feinde und Gefahren, um ihre Dienſte anzubieten. An der Südküſte von Portorico hört der Kapitän eines ſtattlichen Paſſagierdampfers, daß

die „Karlsruhe“ in den Hafen von San Juan lief. Er blickt auf den Fahrplan. Wenn er jetzt zum Bahnhof rennt, kann er vielleicht noch den Zug erhaschen. Er stülpt den Hut auf, läuft ohne Schlips, wie er da ist, vom Schiff, steht am nächsten Morgen vor Köhler und nennt mit seinem Namen den des Dampfers. „Schiff und Besatzung zu Ihrer Verfügung, Herr Kapitän. Ich rechne bestimmt auf Verwendung!“ So kamen alle, und so sprachen sie stets. Dann brannte Aug' in Auge und brannte Hand in Hand. Zwei Deutsche schlossen einen Pakt, den nur Tod und Sinken brachen, und der Seeoffizier fand im Schiffsoffizier einen Gefolgsmann, verläßlich und treu auf jeder Fahrt, die mit Gewißheit ins Grab und Ende führte.

Auch mit dem Kapitän des stattlichen Dampfers wurde ein Treffpunkt auf hoher See verabredet. Als „Karlsruhe“ eintraf, lag er dort. Der Skipper ließ nicht Hurra rufen. Ein schweigsam stiller Mann kam er ernst an Bord und machte keine Worte. Er kam zur Erfüllung ganz selbstverständlicher, weil deutscher Pflicht. Er tat sie und tut sie noch, bis für Kaiser und Reich sein Schiff einmal sterben muß.

Dabei kamen die Männer draußen nicht wie

wir daheim zu fröhlichem Krieg. Sie konnten ihr Herz nicht an Kunde von Siegen wärmen. Während Neutrale ihnen höhere Löhne boten, hörten sie, daß die deutsche Welt in Trümmer falle. Sie lasen, daß deutsche Soldaten Henker und deutsche Seeleute Piraten seien, und atmeten auf dem Meer wie im Hafen den heißen Haß der ganzen, auch neutralen Welt, die nach Sühne für Schandtaten, nach Rache an allen Deutschen schrie. Das fraß an der Seele und weckte im einfachen Mann wohl gar Scham mit den Zweifeln, ob die Verleumdung nicht ein Körnchen Wahrheit trage, denn die Welt wußte bis zum August des Jahres 1914 noch nicht, wie Menschen lügen können. Sie hört ja erst jetzt, daß, wie britische Staatsmänner vor ihr Volk, englische Heerführer als Lügner vor die eigenen Truppen treten und die englischen Generale Kitchener und Haig nach dem Ruhme trachten, auf den Tafeln der Kriegsgeschichte mit dem Beinamen Lügner fortzuleben.

Und doch konnte der deutsche Seemann, ob er goldene Borten und Messingknöpfe oder das schmucklose Blau des Kauffahrers trug, bald den Kopf gar stolz und hoch in froher Zuversicht recken. Das war, wenn er das Tun der Männer

auf Britanniens Handelsſchiffen ſah. Der Skipper, der die Whiskypullen als Teuerſtes in Sicherheit und des Reeders Chronometer zum Höker trug, ſchien noch ihr beſter Typ, obwohl er an Wahrung jener Würde, die nationaler Ehrſinn auch in Gefangenſchaft bekundet, nicht dachte. Seinen Kahn verließ er wie die Mannſchaft in Haſt ohne Bedauern oder gar Trauer. Auf dem Pott gab's nichts mehr zu verdienen, alſo mochte er zur Hölle, oder wohin es den Deutſchen beliebte, fahren. Nur die eigenen ſieben Sachen, und was von des Reeders Habe zu verſilbern war, mußten geborgen ſein. Faul, aber froh hockten dann weiße und farbige Briten auf unſeren Begleitdampfern. Faſt ſpöttiſch glücklich waren ſie, weil ſie nicht zu arbeiten hatten, und lebten auf, wenn die Jagd auf ihre Landsleute begann. Ein Fang brachte „company", alſo neue Gefährten und neue Unterhaltung. Das war der Mühe wert, den Deutſchen beim Ausſpähen zu helfen! „See that smokestack, Sir," riefen ſie in Erregung den deutſchen Schiffsoffizier an. Wenn der Kreuzer dem gefundenen Dampfer folgte, wünſchten ſie uns ein Schiff ihres eigenen Reeders als Beute und klatſchten jubelnd in die Hände, wenn es gefangen wurde.

In lärmender Freude ihren Jig tanzend, begrüßten ſie neue Häftlinge mit drei Hurras, oder ſagen wir lieber three cheers, um den Kriegsruf anſtändiger Leute nicht auf unſaubere Lippen zu legen. So war an ihnen nichts von Treue zu Dienſt und Vaterland zu ſpüren. Die Welt müßte ärmer werden und die Schiffahrt mit dem ſtolzen Beruf des Seemanns verelenden, wenn die Seegewalt ihres Volkes nicht gebrochen wird.

S. M. S. „Ayesha"

S. M. S. „Emden" liegt vor der Kokosinsel Keeling. Auf dem Eiland ist Kapitänleutnant von Muecke mit Leutnants z. S. Schmidt und Gyßling und 47 Mann beim Zerstören der Funkenstation, als er in der Ferne die Rauchsäule aus einem Schiffsschornstein den Horizont schwärzen sieht. Wird der Dampfer sein, der heute mittag die „Emden" mit Kohlen versorgen soll! Muecke kehrt ihm den Rücken. Aber der Zuruf eines Matrosen läßt ihn zum Glas greifen. Die „Emden" zeigt der Insel ihr Heck. Ihr Bug schneidet durch die Wellen in hoher Fahrt zur Rauchsäule, unter der ein englischer Kreuzer aus dem Meer gewachsen ist. „In die Boote," will Muecke rufen, um mit von der Partie zu sein. Zu spät! Schon wirft Kapitän v. Müller dem Briten die erste eiserne Herausforderung vors Bugwasser. Ein Springbrunnen sprudelt auf und versinkt unter weißem Schaum. Es ist zehn Uhr früh, und die Geschichte hat Eile, unter ein Epos von Seemannswagen zu schreiben: „Da war die Mär zu Ende, das war der Helden Not."

Muecke fühlt, daß die Mär zu Ende geht. Wohl hat die „Emden" anfänglich gute Treffer, denn sie schießt schnell und sicher; aber in Stunden zähen Kämpfens sieht er sie allmählich unterliegen. Unter den Augen der kleinen Schar auf der Insel wird das geliebte Schiff zerfleischt. Es ist den Männern, als schmerzten Wunden am eigenen Körper, wenn nach dem Einschlagen einer britischen Granate für bange Minuten ein deutsches Geschütz schweigt. Sie glauben ihre Kameraden im Blut, ihre Waffen in Trümmern zu sehen und spüren das bitterste Los des Soldaten, der nicht mittun kann, wenn die eigene Truppe, das eigene Schiff im Feuer ringt. Ihre Kehlen werden trocken und die Augen brennen, als schwelende Flammen der „Emden" Achterschiff fressen. Ihre Zähne knirschen und ihre Fäuste ballen sich, als heiße Granatenhände den vorderen Schornstein und den Fockmast über Bord reißen. Seltener, schwächer wehrt sich die „Emden". Ihre Munition geht wohl aus. Muecke ahnt, daß sie bald unter den Wellen versinken mag. Er blickt zurück und hält prüfend Umschau. Auf englischer Insel sieht er sich unter Engländern und draußen den feindlichen Kreuzer, der nach Vernichtung des deutschen ohne Zweifel ein starkes Landungskorps

ſchicken wird. Dann ſoll es einen tüchtigen Preis für das Leben von fünfzig deutſchen Seeleuten zahlen! So gut es mit ein paar Maſchinengewehren und ſiebenundvierzig Flinten geht, richtet er die Inſel zur Verteidigung ein. Wenn die alte „Emden" ſinkt, ſoll Keeling eine neue ſein!

Um drei Uhr nachmittags verſchwinden die noch kämpfenden Kreuzer am Horizont. Ehe es dämmert, tauchen ſie wieder auf. Im ſinkenden Licht des Tages ſieht Muecke den Gegner mit hoher Fahrt dicht an die faſt wehrloſe „Emden" rauſchen. Zu einem einzigen Schatten ſind die Rauchwolken beider Schiffe verſchmolzen, als aus dem dunklen Schwarz plötzlich eine weiße Dampfſäule aufziſcht. Wohl ein Torpedoſchuß! Traf er die „Emden"? Kaum! Denn gegen die blutrote Scheibe der in den Ozean ſinkenden Sonne hebt klar zum letzten Male der eine ihr gebliebene Maſt ſich ohne Krängung und Vertrimmung ab. Dann ſchweigt das Feuer. Die Schiffe ſchwinden in der Ferne und Nacht.

Wer weiß, fragt Muecke, ob ich nicht doch noch mein Schiff erreiche? Denn er iſt von den Leuten, die dabei ſein wollen, ob's auch zum Letzten und Schwerſten geht. Im Hafen hat er tagsüber den alten Dreimaſt-Segelſchoner „Ayeſha", einen

morſchen Kaſten von 97 Regiſtertons, geſehen: „Macht mir das Ding ſeeklar!“ Der Kahn wird, ſo gut es geht, verproviantiert und aufgetakelt, und des Himmels Sternenaugen blinken verwundert, als die kleine Dampfpinaſſe den widerwilligen Schiffsgreis aus dem Hafen zerrt. Muecke nimmt ſeine Leute zuſammen. „Finden wir unſer Schiff nicht, dann machen wir uns auf eigene Fauſt nützlich und laufen einen verbündeten Hafen an, alſo ſeid guten Muts!“ Sie ſind es, und das iſt das Schöne an der beginnenden Fahrt. Ihr ſchwimmend Heim — die „Emden“ — gilt den Fünfzig bald als verloren. Sie ſind ohne nautiſche Inſtrumente, faſt ohne Nahrung und eigentlich ohne Kleider, da ſie nur dünnes Landungszeug tragen. Seit Wochen laſtet auf ihnen mit Zentnergewicht die Sorge um das Geſchick der Heimat, weil die „Emden“ nur Nachrichten von deutſchen Niederlagen auffing: unſere Flotte war zertrümmert, die Ruſſen ſtanden vor Berlin und die Franzoſen am Rhein! Gewiß verſuchten die fünfzig dem Druck der Lügen zu trotzen. Aber wir alle wiſſen, wie allein ſchon Ungewißheit über des Reiches Ergehen an Leib und Seele nagt, und ahnen das Empfinden jener Männer, wenn wir der erſten Kriegs-

tage gedenken. Wer ſchlief wie ſonſt, als Nation auf Nation die Waffen gegen uns hob? In Nächten ohne Ruhe und Schlummer kam Erinnern, daß wir oft genug auch früher gebangt hatten, — um Hab und Gut oder die Geſundheit unſerer Lieben. Aber das Leben ſchritt nach Gewohnheit durch jeden Tag, und der Körper heiſchte ſein Recht auf Eſſen wie Schlaf. Nun aber quälte unſer Gemüt die zehrendſte und zermürbendſte aller Sorgen, die unverſcheuchbare, in ſchweren Träumen ſogar nagende Sorge um Geliebteres als Frau, Kind oder Exiſtenz, die Sorge um das Vaterland, die erſt vor den Schlägen deutſcher Waffen floh. Das war die Sorge, die ſeit Monaten bleiern auf den Seelen der fünfzig Männer laſtete. Jetzt ein Spiel der Wellen, durften ſie wohl zagen, aber die Augen hoben ſich nicht mit bangen Fragen zum kalten Schweigen der Sterne. Hart biſſen ſie die Zähne zuſammen und reckten die Köpfe hoch über Ungewißheit und Ungemach. Am zuverſichtlichſten tat es ihr Führer. In Muecke finden wir auf der Brücke des Schoners den Typ unſeres im beſten Sinne dreiſt-, ja nötigenfalls frech-fröhlichen jungen Offiziers. Mag der Himmel fallen und das Meer ſeine Schlünde öffnen — er iſt in froher Zuverſicht

ſich ſeiner Aufgabe voll bewußt und entſchloſſen, die ihm, als neuem Kommandanten, gewordene Pflicht und Schuldigkeit und allerhand darüber hinaus zu tun.

Sechzehn Tage ſchon iſt er in See und verſucht in Kreuzſchlägen eine neutrale Inſel zu erreichen, um die dürftige Ausrüſtung zu ergänzen. Ein Zerſtörer kommt entgegen und folgt in unbequemer Nähe. „Warum begleiten Sie mich?“ winkt Muecke ihn an. Der Fremde ſchweigt allerdings, aber mit befriedigtem: „Na, ſehen Sie, Gyßling,“ ſieht Muecke ihn den Abſtand von der „Ayeſha“ verlängern.

Es iſt ein heller Morgen und vielleicht gerade acht Uhr, die Stunde der Flaggenparade, als er die Hoheitsgrenze des neutralen Staates durchfährt. „Kriegsflagge und Wimpel ſetzen!“ Die Flagge der Dampfpinaſſe und der wohl aus einem alten Hemd geſchnittene Wimpel gehen hoch.

Die drei Offiziere faſſen an die Mützen. Auf Kommando „ſtillgeſtanden“ nimmt feierlich die Mannſchaft Front zum lieben alten Adler, der auch der Sonne nicht weicht. Er heiſcht Reſpekt und findet ihn, als Muecke — ganz Kommandant — mit Fallreepspiff im Boot abſetzt,

längsseit des neutralen Zerstörers geht und oben mitteilt, er beabsichtige, in den nahen Hafen einzulaufen. Der fremde Kommandant scheint erstaunt. Darum betont Muecke kühl: „Ich lege meinem Schiff die Eigenschaften eines Kriegsfahrzeuges bei.“ Mit Hilfe eines Lotsen kommt Muecke in den Hafen von Padang. Nicht etwa selbst geht er zu den Hafenbehörden, um ihnen gute Worte zu geben. Er schickt einen Offizier mit der bündigen Mitteilung, er plane, Wasser und Proviant einzunehmen und innerhalb vierundzwanzig Stunden wieder auszulaufen. Die „Ayesha“ ist ja Kriegsschiff und Muecke ihr korrekter Kommandant. Das wird anerkannt. Antwort kommt durch einen Offizier. Die Regierung der Kolonie müsse drahtlich befragt werden. — Bescheid erhält Muecke am nächsten Tag: Die „Ayesha“ sei als Prise zu behandeln, dürfe aber das Nötigste an Bord nehmen und bis zur Herstellung der Seefähigkeit im Hafen bleiben. Muecke hört es gern, denn seine Taue sind morsch und seine Segel zerrissen, aber eine Prise mag er nicht führen. Er besteht auf seinem Recht, daß die „Ayesha“ ein Kriegsschiff ist, und greift zur Feder. Sein Protest verlangt, daß der Schoner als Kriegsschiff behandelt werde. Ob er einen

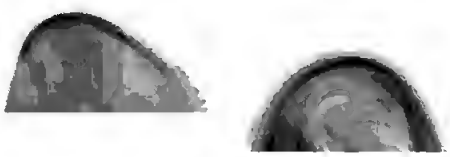
Ausweis, vielleicht eine Bestallung durch den Kommandanten der „Emden“ habe? „Ist gar nicht nötig,“ schreibt Muecke kühl, „denn ich führe Kriegsflagge und Wimpel. Meine Offiziere sind in den Ranglisten der kaiserlichen Marine zu finden, und meine militärisch organisierte Besatzung ist aktives Personal der deutschen Flotte. Damit sind die Merkmale eines Kriegsschiffes gegeben.“ Neuer Brief: Wie er in den Besitz des Fahrzeuges gekommen sei? „Oho,“ knurrt Muecke und schreibt: „Darüber bin ich nur meinem Vorgesetzten Rechenschaft schuldig!“ Er erhält die verlangten Ausrüstungsgegenstände zur Herstellung der Seefähigkeit, Proviant, Wasser und Kleider.

Weit über das Geforderte hinaus aber gibt die kameradschaftliche Treue von Seeleuten auf deutschen Handelsschiffen im Hafen. Mit jubelnder Freude hatten sie die „Ayesha“ empfangen und schienen sich nicht nur berauben, sondern entkleiden zu wollen, um den Letzten der „Emden“ zu helfen. Auf Pakete ohne Zahl schrieben ungelenke Finger heiße Glück- und Segenswünsche. Darin lagen Anzüge, Unterzeug, Zigarren, Wein, Früchte und — Uhren! So allgewaltig brach in ferner Fremde aus schlichten Männern eines karg

lohnenden Berufes die Liebe zur Heimat, daß sie den Kameraden unter der Kriegsflagge ihr Bestes und Wertvollstes, die Uhr, als ein Opfer für das Vaterland auf den todgeweihten Kasten schicken mußten. Als köstlichste und begehrteste Gaben kamen — die Nachrichten von deutschen Siegen! Sie lösten die harten Mienen von fünfzig deutschen Männern, die nur den Tod in Ehren zu erhoffen noch gewagt hatten. Jetzt lohnte es sich wahrlich, auf neue Fahrt zu gehen, denn ernstem Pflichtgefühl gesellte sich die große neue Freude und der alte deutsche Glaube an den Sieg. — So schreibt Muecke voll Zuversicht in seinen Bericht die soldatisch schönen Worte:

„Sofort nach Erhalten des Geforderten will ich auslaufen und Schiff und Besatzung so verwenden, wie es mir nach eintretenden Verhältnissen im Interesse des Allerhöchsten Dienstes am besten scheint."

Das stolz bescheidene Versprechen des unverzagten Führers von zwei Offizieren und siebenundvierzig Mann ward durch Landung in Hodeida eingelöst. Einstweilen aber hat er es noch mit holländischen Hafenbehörden zu tun und schreibt ihnen entschlossen: „In nochmaliger Begleitung durch ein Kriegsfahrzeug



müßte ich mit Bedauern einen unfreundlichen Akt ſehen!“

Die Beſtellungen und Liebesgaben ſind an Bord gekommen — und zwar auf Mueckes Anordnung über ein neutrales Kriegsfahrzeug. Er will ſtets der korrekte deutſche Seeoffizier ſein. Die „Ayeſha“ ſchickt ſich zum Auslaufen an.

Wie es ſich vollzog, wiſſen wir noch nicht. Zu ahnen iſt es aus Schilderungen der jubelnden Begeiſterung auf den deutſchen Kauffahrern im Hafen. Ihre Boote werden den Schoner umdrängt und die Rudernden ein letztes Mal den auch darin korrekten Muecke vergeblich angefleht haben, ſie mitzunehmen. Von den Decks der Dampfer winkten wohl Tücher und Hände vor brennenden Augen. Die Lippen darunter aber jauchzten nach vielen, vielen guten Wünſchen: „Deutſchland, Deutſchland über alles!“ Und vom ſchwindenden kleinen Kahn ſcholl über die ferne, fremde See zurück das Verſprechen: „Dir woll'n wir treu ergeben ſein, dir woll'n wir unſer Leben weih'n, der Flagge ſchwarz-weiß-rot!“ Es ward nie treuer gehalten.

Lange konnte Mueckes Fahrt wieder nicht dauern, da der Proviant zu gering war. Er fand einen Weg durch die von feindlichen Kriegs-

fahrzeugen ſcharf bewachte Straße von Bab el Mandeb, landete in Hodeida, dreiſt wie immer, unter den Augen der Beſatzung eines franzöſiſchen Kreuzers und ſtieß zu den verbündeten Türken. So iſt das Lied von S. M. S. „Ayeſha“ kurz. Als ein deutſches Kriegsſchiff wurde ſie nach getaner Pflicht auf den Grund des Meeres gebettet.

Unſere Kreuzer im Mittelmeer

S. M. S. „Goeben“ wird am 30. Juli in Trieſt vom Drohen der Kriegsgefahr unterrichtet. Admiral Souchon, als Chef der Mittelmeerdiviſion an Bord des Kreuzers, ſtößt vor Brindiſi mit der von der Bojanamündung vor Skutari kommenden „Breslau“ zuſammen und fährt nach Meſſina. Bedeutſame Meldungen gehen dort ein. Seit dem 28. Juli hält die engliſche Regierung die europäiſche Poſt für Ägypten zurück, ihr Beſatzungskorps in Skutari wird eingeſchifft. Das bedeutet, daß Britannien ſchlagen will. Deutſche Dampfer liegen im Hafen. Ihre Kohle iſt zwar auf Kriegsſchiffen kaum verwendbar, doch beſſere nicht zu finden. Die Bunker der Kreuzer werden gefüllt. Matroſen der Kauffahrer drängen ſich zum Dienſt unter der Kriegsflagge. Abgewieſene verſtecken ſich zwiſchen den Kohlenhaufen. Durch Funkſpruch ruft der Admiral den Dampfer „General“. Armierung mit Geſchützen macht ihn zu einem Hilfskreuzer, der unter Kapitän Fiedler viele gute Dienſte leiſtete und heute als Wohnſchiff am Galatakai von Stambul liegt. Mit der Nachricht, daß vor Malta und Bizerta

Flotten unter Dampf liegen, geht der Admiral gegen Abend des 2. August in See, um durch einen Vorstoß gegen die algerische Küste den Aufmarsch des französischen 19. Armeekorps zu stören.

Von der Südspitze Sardiniens schickt der Geschwaderchef am 3. August „Breslau“ auf Bône. „Goeben“ nimmt Kurs auf Philippeville, und im Sonnenlicht des nächsten Morgens liegt der Hafen vor dem Kreuzer. Der Südwind weht den eigentümlich scharfen Hauch afrikanischen Landes, einen Geruch von Kamelmist und faulender Vegetation an Deck. Die Stadt flachbedeckter weißer Häuser und das Fort auf der Höhe zur Rechten schlafen den Schlummer des Friedens. Auf der Reede liegen nur kleine Schiffe, doch am Bahnhof wird für die Verladung von Truppen gerüstet. Unsere Granaten fliegen hin. Das Fort erwacht spät und erwidert das Feuer so langsam und zögernd, daß eine Beschießung kaum der Mühe wert scheint. Vor dem Leuchtturm spielt der Wärter mit seinen Kindern so ahnungslos, daß die Unseren lachend den Turm schonen. Jetzt erst geht den Franzosen eine Warnung zu. „Goeben“ fängt ihren Funkspruch, der die Küstenstädte Algiers

benachrichtigt: „Eben beſchoß deutſcher Kreuzer („Breslau") Bône." „Goeben" feuert, bis der Bahnhof von Philippeville brennt, und dreht zur Fahrt, zunächſt nach Weſten und dann nach Norden ab. Ein zweiter franzöſiſcher Funkſpruch erzählt: „Goeben" und „Breslau" nach Beſchießung von Philippeville und Bône auf die Straße von Gibraltar in weſtlicher Fahrt." — Das hat der Admiral gewollt und im Gegner den Glauben erweckt, er wolle aus dem Mittelmeer, um in der Nordſee zu den heimiſchen Geſchwadern zu ſtoßen. Er trifft an verabredetem Punkt „Breslau" und fährt oſtwärts. Um zehn Uhr vormittags qualmen voraus zwei Rauchſäulen. Die Männer an Bord unſerer Kreuzer hoffen auf Franzoſen und den erſten Kampf. Doch wachſen zwei engliſche Panzerkreuzer, „Indomitable" und „Indefatigable", aus den Wellen. Die Begegnung bringt ſpannende Minuten und eine eigenartige Situation. Daß England den Frieden brechen will, weiß oder fühlt der Admiral. Doch noch hat es den Krieg nicht erklärt. Er darf den Gegner von morgen nicht angreifen und ſollte eigentlich Grüße mit ihm tauſchen. Aber wenn drüben oder hüben Geſchütze zum Salut aufblitzen, weiß weder Deutſcher

noch Engländer, ob der andere blind oder ſcharf geladen hat. So heben ſich in atemlos geſpannter Erwartung die Brauen über Augen, die wachſam zu den Briten ſpähen. Die fühlen wohl wie die Deutſchen, denn ohne Salut gleiten mit äußerſter Geſchwindigkeit beide Geſchwader lautlos bei guter Schußentfernung auf Gegenkurs aneinander vorbei. Doch wieder verraten die Briten, daß ſie im Frieden den Krieg ſchon planen. Beinahe aus Sicht gekommen, drehen ſie auf und folgen unſeren Kreuzern rechts und links nach außen geſtaffelt. Alſo fahren ſie ſo, daß durch Funkſpruch vor den Bug unſerer Kreuzer gerufene Schiffe das deutſche Geſchwader umſtellen. Richtig erſcheint Steuerbord voraus bald ein Kreuzer der Venusklaſſe. Die drei Briten beginnen, unſeren Funkenverkehr mit dem Feſtland zu ſtören. Langſamer als „Goeben“ und „Breslau“ fahrend, ſchwinden ſie mit der Dämmerung aus Sicht. Der Dampfer „General“ kommt aus Meſſina entgegen mit Kohlen und der Nachricht, die italieniſche Regierung geſtatte endlich das Einnehmen von Feuerung für den Marſch bis Pola. Doch wie vorher der italieniſche Staat will jetzt die Stadt Meſſina den Unſeren keine Kohlen geben. Das Spiel

war abgekartet und ließ die Unseren den Treubruch Italiens ahnen.

Es eilt mit dem Kohlen, denn Funkengeknatter erzählt, daß überall im Mittelmeer gegnerische Geschwader zusammenstoßen. Meldung von der Kriegserklärung Englands kommt. Admiral Souchon begreift, daß er nach den Dardanellen fahren muß. Die Kohle der deutschen Dampfer bringt ihn nicht hin. Gute Feuerung ist an Land überhaupt nicht und im Hafen nur an Bord eines englischen Kohlenschiffes zu haben. Das weiß der britische Konsul, der mit der ihm, aber nicht dem Verbündeten willfährigen Hafenpolizei seinen Landsmann scharf überwacht. Die Neutralität Italiens will der Geschwaderchef nicht brechen. Also kann er die Ladung des englischen Dampfers nicht beschlagnahmen, sondern dem Skipper nur Kohle abkaufen. Das scheint unmöglich, bis ein Leutnant von Fassungsvermögen (namentlich auch leiblichem) zum Liebsten englischer Seeleute, zur Whiskypulle, greift. Er geht zu Besuch an Bord des Briten und trinkt ihn untern Tisch. Besoffen wie eine Tümpelkröte, verkauft der Engländer Kohlen.

Wie jetzt die Hände sich rühren, geschah noch nie beim Kohlentrimmen. Längst war Nach-

richt eingegangen, daß im Osten der Straße von Messina ein englisches Geschwader, im Westen ein französisches stehe. Der Konsul in Messina warnt vor der Ausfahrt, ein anderer kommt mit gleicher Absicht von auswärts gereist.

Von der Anstrengung der Eilfahrten durchs Mittelmeer erschöpft und seit dem 2. August ohne Schlaf, schleppen und schippen unsere Leute in des Tages Siedehitze Kohlen, bis sie zusammenbrechen. Aus Ohnmacht erweckt, weisen sie ärztliche Hilfe zurück, springen auf die Füße und greifen zur Schaufel. In Gruppen werden sie für eine Stunde Schlaf auf den „General" geschickt. Kapitän Fiedler läßt Bier rinnen. Die Totmüden und Durstigen trinken, fallen lang auf die Planken und schlafen. Leutnants und Fähnrichs reißen ihre Röcke vom Leibe. Auch sie greifen zur Schippe, um, triefend und bestaubt, mit den Leuten um die Wette zu schaufeln. — Daß wir in Friedenstagen nie vergessen möchten, wie die große Zeit des Krieges war! Es gab kein hoch und niedrig! Wir alle waren Deutsche, waren Brüder und mischten unseren Schweiß wie unser Blut. Daß wir doch deutsche Brüder bleiben mögen!

So sieht gegen Abend des 5. August der Ab-

miral seine Besatzungen erschöpft und einen Kampf zu überdauern kaum fähig. Souchon hat keine Nerven, oder sie sind hart wie der Wille, der um das starke, kantige Kinn spielt. Paul Weitz saß während des Kampfes um die Dardanellen am 18. März beim Admiral und schlägt noch jetzt die Hände über dem Kopf zusammen, wenn er von dem Gespräch erzählt. Niemand wußte damals, wie lange die Forts sich halten würden. Der feindliche Angriff konnte gelingen, und der Vizeadmiral war bereit, die Flotte als letzte Kampflinie dem Gegner entgegenzuwerfen. Durch Meldungen über den Kampf unterbrochen, plauderte er von jungen Jahren. Mit dem Kopf an der Sofalehne liegend, stritt er über die Vorzüge zweier Komiker von donnemals. Seine Augen lachten und glänzten, als ob sie im Traum der Erinnerung wirklich nichts anderes als die beiden Spaßhaften der Jugendzeit schauten.

So ist der Mann, der jetzt, da jede Stunde die Gegner mehren und verstärken konnte, gelassen sich entschließt, der übermüdeten Mannschaft einen Ruhetag zu gönnen. Erst am 6. August abends läuft er aus. Nicht spielte, wie die Legende berichtete, die Musik. Nicht gingen von den Lippen der Massen, die schwarz und dicht den

Hafen ſäumten, Hurras auf. In ſchweigender Verachtung kehrten die Unſeren Italien den Rücken. Sie waren allein auf der Welt, aber wußten ſich Deutſche. Sie hoben den Blick zur Flagge, die gerade an den Maſten ſank, und ſchauten voraus. Dort wartete der Tod oder der Durchbruch und Erfolg. Ein jeder wußte es, aber war voll Vertrauen und Zuverſicht. Vor dem Überfahren der italieniſchen Hoheitsgrenze meldete ſich der älteſte Unteroffizier auf „Goeben" beim Flaggleutnant: „Die Mannſchaft bittet das Admiralsdeck betreten zu dürfen." Dann tappten alle nach oben auf geheiligten, nämlich ſonſt verbotenen, Boden. Der Unteroffizier brachte drei Hurras „dem Admiral, der — das wiſſen wir — uns durchführen wird und zum Sieg!" Souchon nickte ſtumm ein Ja. Führer und Mannſchaft verſtanden ſich in Vertrauen.

Die Hauptſtreitkräfte der Engländer ſtanden jetzt auf der Höhe von Korfu in der Straße von Otranto mit der Abſicht, dem Geſchwader den Weg nach Pola zu verlegen. Nur Fühlhörner hatte der Feind bis zur Enge von Meſſina ausgeſtreckt. Um ſie zu täuſchen, nahm Souchon Kurs nach Norden. „Breslau" erhielt Befehl, einen feindlichen Fühlungshalter anzugreifen.

Der Brite lief nordwärts und gab das Signal: „Die Deutschen kommen wie erwartet!“ Jetzt schlug Souchon einen Haken und fuhr mit aller Kraft der Maschinen nach Süden. Die Engländer warteten vergeblich und machten sich auf die Suche. Nur einer der Fühlungshalter kam allmählich auf. „Goeben“ und „Breslau“ störten seinen Funkentelegraphen. Der kleinere Kreuzer stellte ihn verschiedentlich zum Gefecht und verwundete ihn am 7. an der Wasserlinie. Der Brite wich aus, kam aber wieder und war nicht abzuschütteln. Immerhin gelang es ihm nicht, seine Landsleute heranzuholen. Sie blieben so weit zurück, daß unsere Kreuzer sich östlich der Kykladen auf die Lauer legen konnten, um den Verfolger abzufangen. Doch witterte er Unheil und blieb liegen.

Klar zum Gefecht, für jede Möglichkeit gerüstet, fuhr Souchon in die Dardanellen ein und kam — zu Freunden.

Der Kampf um die Dardanellen

Als Admiral Souchon nach seiner verwegener Rundfahrt durchs Mittelmeer mit „Goeben" und „Breslau" in die Dardanellen einlief, blieb der nachdrängende Gegner beobachtend vor der Enge. Die Besatzungen unserer Schiffe vertauschten die blaue Mütze mit dem Fes, den der Matrose einen roten Zylinder nennt, und bei Flaggenparade wurde eines Morgens statt der deutschen Kriegsflagge der Osmanen blutrotes Tuch mit dem weißen Halbmond geheißt. Aus „Goeben" und „Breslau" waren „Sultan Javus Selim" und „Midillih" geworden.

Wohl der verblüffteste Mensch am Goldenen Horn war Limpus, britischer Admiral und Chef der englischen Marinemission, der mit seinen Nothelfern nur der Aufgabe, die türkische Flotte kampfunfähig zu machen, lebte. Nichts anderes als Sabotage übten die englischen Seeoffiziere an den Befestigungen des Bosporus wie der Dardanellen und an den Fahrzeugen ihres Brotherrn, des Osmanenreichs. Die ein-

zelnen Teile der Maschinen eines Kreuzers waren unter dem Vorwand der Reparaturbedürftigkeit nicht etwa in der Werft abgeliefert, sondern auf alle Schmieden von Stambul verteilt in der Hoffnung, daß es unmöglich sein werde, sie zusammenzufinden.

Da bot sich den Deutschen die Gelegenheit, den betrogenen Türken zur Hand zu gehen. Überraschend schnell wurden die Fahrzeuge mobil und die Befestigungen kampfbereit. Als Flottenchef trat einem türkischen Befehlshaber Vizeadmiral Souchon zur Seite.

Der Admiral von Usedom legte Armeeuniform an und betätigte sich als Inspekteur der Küstenbefestigungen. Im Bosporus wurde eine neue Hafen- und Werftanlage mit viel Erfolg geschaffen, denn der durch Minenexplosion beschädigte „Sultan Javus Selim" konnte dort unlängst repariert und, wie die Russen spürten, wieder kampffähig werden. Es begann eine Zeit rührigen Arbeitens, in der die von Limpus fast noch mehr als von Abdul Hamid geschädigte türkische Flotte beim Exerzieren im Marmarameer bald die Anstelligkeit, Geschicklichkeit und Leistungsfähigkeit ihrer Seeleute bewies.

Dann kam der für die Osmanen gar große Tag, an dem nach Jahrzehnten endlich wieder Geschwader unter dem Halbmond das Schwarze Meer befuhren. Wachsam argwöhnische Augen folgten ihnen. Die Russen begriffen, daß die fleißige Flotte ein gefährlicher Gegner werden könne, und beschlossen, sie durch heimtückischen Überfall zu lähmen. Wie der Zar mit unserem Herrn telegraphische Friedenswünsche tauschte, während seine Generale Truppen über die Reichsgrenze führten, wähnte der russische Botschafter bei der Pforte die Türken durch Verhandlungen und Versprechungen in Sicherheit wiegen zu können, während die russische Flotte Sebastopol verließ, um ohne Kriegserklärung einen vernichtenden Schlag gegen die türkischen Geschwader vorzubereiten.

In Ausübung einer planmäßigen Bewachung des Bosporus hatten Schiffe der russischen Freiwilligen Flotte längst die türkische Hoheitsgrenze überfahren, als Ende Oktober die osmanische Flotte zu einer mehrtägigen größeren Übung auslief.

Die Kreuzer standen am Abend des 27. Oktober weit draußen im Schwarzen Meer, die Linienschiffe lagen vor dem Bosporus, als

ſtarke ruſſiſche Streitkräfte im Anmarſch auf die Enge gemeldet wurden. Am Morgen des 28. Oktober überfuhr der ruſſiſche Minenleger „Pruth“, begleitet von einem Kohlendampfer und einer Gruppe von Zerſtörern, die türkiſche Hoheitsgrenze. Das war eine feindſelige Handlung, und die Abſicht der Ruſſen nicht mißzuverſtehen. Sie wollten durch Streuen von Minen die Kreuzer von den Linienſchiffen trennen und dann die Kreuzer vernichten. Als „Pruth“ Anſtalten zum Minenlegen traf, eröffnete darum „Sultan Javus Selim“ das Feuer und ſchoß das Schiff mit 700 Minen in Grund. Ein gleichzeitiger Angriff der ruſſiſchen Torpedoboote wurde von einem Linienſchiff abgewieſen. Die türkiſchen Streitkräfte konnten ſich vereinigen. Am nächſten Tage aber zog die Pforte die Konſequenz des ruſſiſchen Überfalls und befahl dem Admiral Souchon, einen Angriff an die Küſten des Schwarzen Meeres zu tragen. So trat als Dritter im Bunde die Türkei mit kühnem Offenſivſchlag an die Seite von Öſterreich-Ungarn und Deutſchland und warf zugleich den im Mittelmeer ſchon den Angriff auf die Dardanellen rüſtenden Engländern und Franzoſen den Handſchuh hin.

Zwei Männern namentlich gebührt Dank. Dem klugen und tatkräftigen Kriegsminiſter Enver-Paſcha, der mit dem auf Schlachtfeldern bewährten eiſernen Willen des geborenen Führers faſt, nein, ganz allein die Staatsmänner ſeiner Nation überzeugte, daß unſerer Gegner Locken oder Verheißen eitel und ihr Drohen ohnmächtig ſei, und dem Schöpfer der über Nacht geborenen jungen osmaniſchen Flotte, dem Marineminiſter Djemal-Paſcha, der, nach Ratſchlägen des Vizeadmirals Souchon, die Erfolge der türkiſchen Marine im Schwarzen Meer vorbereitete. Taten, die in der Geſchichte des Seekrieges ewig leben dürften, wurden vollbracht, aber vorläufig wenig beachtet, weil Europa jetzt die Augen auf die Dardanellen richtete. Die deutſchen Offiziere und Matroſen, die dort mit den Türken die veralteten und vernachläſſigten Forts und Batterien mit glücklicher Hand für den Kampf rüſteten, hatten das Kleid der osmaniſchen Feſtungsartillerie angelegt. Aus Admiral von Uſedom, der einſt in China auf Seymours Geheiß die Deutſchen an die Front führte, war ein Paſcha und aus ſeinem Chef des Stabes, Korvettenkapitän von Janſon, ein Oberſtleut-

nant im Generalstab, mit breiten, roten Hosenstreifen und klirrenden Sporen an den Reiterstiefeln geworden.

Unsere Leute reichten natürlich nur hin, um als wichtigste Nummern bei Bedienung der Geschütze zu helfen. Darum gebührt das Verdienst an der heldenmütigen Verteidigung der Dardanellen den tapferen Türken, aber Deutsche und Osmanen konnten sich zum Vorteil der gemeinsamen Sache ergänzen. So blickten die Führer mit Sorge auf einen anfänglich nur geringen Munitionsvorrat, der seither durch Geschoßfabrikation an Ort und Stelle gemehrt wird. Die deutschen Offiziere gedachten des ungeahnt großen Munitionsverbrauchs im gegenwärtigen Kriege und wußten, daß unser Kanonier im Kampf überhaupt aus dem Vollen wirtschaften will. Aber für den Türken, der unter Abdul Hamid scharfe Munition niemals und seither selten zu sehen bekam, ist das Geschoß eine kostbare Rarität und ein Heiligtum. Er sitzt im Gefecht auf seinen Granaten, und wenn Schulze eine in den Verschlußkopf schieben will, fällt Achmet ihm in den Arm: „Nee, lieber Freund, wir von hier unten sind sparsame Leute und schießen nur, wenn wir hun-

dert zu eins auf einen Treffer wetten können!“ Darum ist in allen Kämpfen der Munitionsverbrauch ein geradezu verblüffend geringer, namentlich im Vergleich zur Größe der Erfolge, gewesen.

Der Gegner, zunächst nur durch englische Fahrzeuge vertreten, ließ den anfänglich in Zelten bei den Batterien lagernden Türken und Deutschen Zeit, Baracken zu zimmern, am Geschütz zu exerzieren und die Werke auszubauen. Anfang November näherte sich einmal die englische Flotte der Einfahrt der Dardanellen und feuerte gegen die beiden Außenforts, ohne den Geschützen Schaden zu tun. Am hier flachen nördlichen oder europäischen Gestade steht das Steinfort Siddil Bahr oder Schloß am Meeresdamm beim kleinen Dorf als ein viereckiges Kastell mit niedrigen Ecktürmen, umgeben von Strandbatterien, unfern des noch weiter nördlich hoch und frei gelegenen gemauerten Werks von Ertogrul. Jenseits der etwa dreitausendsechshundert Meter breiten Meeresstraße sehen wir auf dem asiatischen Ufer Fort Kum Kaleh, das Sandschloß, zwischen wenigen Strandbatterien. Schon Moltke und Brialmont, der Erbauer der Dardanellenbefestigungen, nannten die beiden Forts nur vorge-

ſchobene Poſten, beſtimmt, die eigentlichen Verteidigungswerke im Inneren der Enge von der Annäherung eines Feindes zu unterrichten. Daß ſie gegen die weittragenden Geſchütze des Gegners nicht lange zu halten waren, wußten die Verteidiger der Stunde. Konnte doch der Feind auf eine Entfernung, die Erwiderung ſeines Feuers nicht erlaubte, mit vollen Breitſeiten gegen ſie wirken. Erſt im Inneren der Enge würde es ihm ſchwerer fallen, ſeine Breitſeite, alſo die höchſte Feuerleiſtung des Schiffes, zur Geltung zu bringen.

Trotzdem mißglückten die erſten Angriffe der Engländer. Sie unternahmen nichts, bis eins ihrer U-Boote das in der Bucht von Dardanos ankernde alte Linienſchiff „Meſſudieh" torpedierte. Steuerbordſeite nach oben ragt das Wrack noch heute aus der Flut, die ein Kirchhof feindlicher Fahrzeuge und die Gruft des Anſehens der größten Welt- und Seemacht wurde. Ein Wellengrab fand ſchon das bei der nächſten feindlichen Unternehmung bis Nagara vorgeſtoßene franzöſiſche U-Boot.

Am 19. Februar wagte ſich ein britiſcher Zerſtörer in Schußweite der Ohanjebatterie bei Kumkaleh. Unter Feuer genommen, lief er da-

von, aber vier Stunden ſpäter legte ſich die britiſche Flotte auf große Entfernung vor die Einfahrt und begann ein heftiges Feuer gegen die Außenforts. Ziel ſchien namentlich die Ohanjebatterie. Der Kommandant Leutnant z. S. Woermann fiel. Ein Vizefeuerwerker übernahm den Befehl und ſchickte zwei Treffer gegen ein engliſches Linienſchiff. Darüber kam die fünfte Nachmittagsſtunde, alſo Teatime, die bis zum Eingreifen der Franzoſen die Briten durch Abbrechen jedes Gefechts pünktlich innehielten. Der Gegner verſchwand. Sein am nächſten Tag erneuerter Angriff blieb abermals wirkungslos. Doch ſchon durch die Beſchießung vom 21. Februar litten die Außenforts.

Für jetzt täglich einander folgende Angriffe verſammelte der Gegner etwa zehn Schiffe auf eine Entfernung von fünf bis ſechs Kilometer vor der Einfahrt, um gemeinhin mit vier das Feuer gegen die Außenforts zu unterhalten. Es war oft ein Trommelfeuer, in dem die türkiſchen Kanoniere mit heldenmütiger Zähigkeit ausharrten und über Erwarten lange dem Angriff trotzten. So ausſichtslos ſchien er vorläufig den Briten, daß ſie ſchon am 24. Februar die 38,1-Zentimeter-Geſchütze des Überdreadnoughts

„Queen Elizabeth“ erſt durch direktes Feuer und dann durch indirektes über die Halbinſel Gallipoli hinweg wirken ließen. Hierauf hatten unſere Haubitzen gewartet. Von drei Treffern gefaßt, ſuchte die „Queen“ das Weite.

Doch am 25. Februar litten Geſchütze und Werke der Außenforts ſo ſtark, daß der Feind am nächſten Tag zu neuem Angriff zum erſtenmal in den Mund der Dardanellen fahren konnte.

Langſam und vorſichtig glitt gegen zwei Uhr nachmittags des 26. Februar zunächſt ein engliſches Linienſchiff mit drei Zerſtörern in die Einfahrt. Seine mittlere Artillerie belegte wieder die ſtark beſchädigten Außenforts. Die ſchweren Geſchütze wirkten nach halbrechts vorwärts gegen Fort Dardanos. Doch vor der Heftigkeit der türkiſchen Antwort ſah der Gegner ſich genötigt, zwei weitere Linienſchiffe in die Enge zu ſchicken. Um drei Uhr lag eine Salve auf dem erſten Briten und zwang ihn zum Abdrehen und Auslaufen. Um fünf Uhr folgten ihm die beiden anderen. Im Dunkel der anbrechenden Nacht ſchickte der Feind mit ſchwachen Kräften ſich vergeblich zu einem Landungsverſuch bei den beſchädigten Außenforts an. Am nächſten Tage wiederum in die Enge fahrend,

unterhielt er nur für kurze Zeit ein schwaches Bombardement, das trotzdem ein hallendes Echo in seiner Presse fand. Überhaupt arbeiteten die Engländer oft nur für die Zeitungen. Nach Abgabe weniger Schüsse ohne Resultat meldete ihr Admiral der Heimat von langer, wirkungsvoller Beschießung. Wenn das Meer spiegelglatt und das Wetter paradiesisch schön war, berichtet er, Seegang und schlechte Witterung hätten seine Flotte zu Untätigkeit verdammt. England sollte wähnen, daß er in Vorbereitung eines entschlossenen Angriffs die Hände rühre, während sein Tun gerade in jenen Tagen wieder bestätigte, daß der Nelsonsche Angriffsgeist von britischen Kommandobrücken geflohen ist.

Am letzten Tage des Februar ruht der Feind, am Nachmittag des 1. März trägt er mit vier Linienschiffen einen zaghaften Angriff in die Einfahrt. Ein türkischer Flieger streut Bomben auf ihn. Unsere Haubitzbatterien, die der Feind vergeblich zu erkunden versucht, halten ihn ständig in Bewegung, erzielen sieben Treffer und schicken ihn heim. Im Dunkel des Abends gelingt den Engländern das Landen schwacher Kräfte zu beiden Seiten der Einfahrt, aber türkische Infanterie jagt die Briten bald zu den Booten

zurück. Nach Mondaufgang werden feindliche Minensucher in der Enge sichtbar und durch Feuer verscheucht.

Beim Angriff des 3. März liegen zum erstenmal britische Granaten in Fort Dardanos. Aus fernen Beobachtungsständen sieht die Beschießung gefährlich aus, doch richtet sie keinen Schaden an. Der nächste Tag bietet das gleiche Schauspiel. Ein Flieger unterstützt das feindliche Feuer durch Bombenwerfen.

Fort Dardanos liegt zwei deutsche Meilen vom Mund der Enge auf dem asiatischen Ufer. Begleitet von einer blinkend weißen Landstraße, steigt es zu flachen Hügeln mit Weinbergen und Gärten an. Steilere und oft steinige Höhen treten dichter an das europäische Ufer. Doch pflügt auch hier auf buckliger Erde der Bauer sein Feld. Häuschen, scheinbar uralt und grau wie die winterliche Erde im Februar, treten an beiden Ufern nur selten zu Dörfern zusammen. An der schmalsten Stelle der Meeresstraße spülen zwei Städtchen, Tschanak am anatolischen und Kilid Bahr am rumelischen Gestade, ihre Füße im Wasser. Kaps mit Leuchttürmen stoßen hie und da in die Flut. Ein Wäldchen ist an den Hängen selten, aber oft Gestrüpp zu sehen, und

jetzt hat der Maler Frühling hier seinen Pinsel geführt, um ins Grün der runden Buckel von Asiens wie Europas Erde das Weiß blühender Obstbäume und das zarte Rot der Judaskirsche zu tupfen. Im Garten des Hauptquartiers in der Töpferstadt Tschanak sehen vom Kampf heimreitende Paschas die Artischocken für den morgigen Mittagstisch wachsen. Über allem blaut der ferne, lichte Himmel des Südens, liegt eine Luft so klar, daß an heiteren Tagen das Auge in schier märchenhafte Weiten blickt. Möwen ohne Zahl, auch Kormorans mit schwarzem Rücken und weißer Brust streichen hoch über dem Wasser von Ufer zu Ufer, und tief fliegt mit kolossaler Geschwindigkeit eine Art Seeschwalbe — ein seltsamer, fast unheimlicher Vogel! Der Blick des Menschen kann dem Flug der geschwinden Tierchen nie folgen und nicht gewahren, wo sie zur Rast einmal niedergehen. Darum nennt der Türke sie „die verlorenen Seelen der Dragomans". Der Dragoman, der als Dolmetscher des Orientalen den Handelsverkehr mit dem Westmann vermittelt, muß ein Betrüger sein und dafür büßen wie Ahasver. Doch Gelehrte meinen, daß die Schwalben Nester in den Uferfelsen hätten. Die einzigen Gespenster der

Dardanellen ſind ſie nicht. Wenn an heiteren Tagen die Delphine luſtig ſpringen und das Sonnenlicht auf den Schuppen ihrer ſpeckigen Rücken glitzert, ruft männiglich: „Fliegende Fiſche!“ Aber wenn bei trübem Wetter ein Delphinrücken das Waſſer kräuſelt, ergeht wohl die Warnung: „Ein U-Boot kommt!“

Weder Langeweile noch Heimweh ſpüren die Unſeren in ſüdlich frühem Lenz auf dem ſchönen Fleck Erde an der Seite eines tapferen Bundesgenoſſen. Ihre Geſichter unter dem Fes lachen froh und zuverſichtlich wie nur je unter blauer Mütze in den Straßen von Wilhelmshaven und Kiel. Der Deutſche, der unter ſie tritt, kehrt mit froherem, größerem Hoffen heim. Sie wiſſen nicht nur, daß ſie halten werden, was ſie ſchon hielten. Sie wiſſen ſich auch auf dem Sprungbrett, von dem wir dem Erzfeind an die Gurgel können. Sie wiſſen, wir führen einen Weltkrieg, der wirklich entſcheidenden Sieg nur draußen in der Welt, aber nicht an unſeren Grenzen verſpricht. Durch die Türkei führt unſere Straße in die Welt und zu einem Sieg, der allein der Opfer würdig iſt. Wir brauchen keine puniſchen Kriege zu führen und nicht immer wieder den Fleiß und die Intelligenz unſeres Volkes auf

Schlachtfeldern morden zu lassen. Wenn wir durchhalten, können wir auf einen Hieb ganze Arbeit machen!

Der März brachte Methode in den feindlichen Angriff. Die Engländer schickten sich zu systematischem Minensuchen an. Nachts trieben sie kleine Kreuzer und Zerstörer in die Enge, um unsere Scheinwerfer zum Spielen zu bringen und dann unter Feuer zu nehmen. Die Franzosen, die mit je einem Schiff am 19. und 25. Februar bei der Niederkämpfung der Außenforts mitwirkten, scheinen jetzt vom Kampfplatz zu verschwinden. Die Briten allein schicken täglich drei oder vier Schiffe in die Dardanellen. Am 4. März unternehmen sie den ersten großen Landungsversuch. Vierhundert Mann werden nachts bei Kum Kaleh und hundert bei Siddil Bahr ans Ufer gesetzt. Türkische Infanterie jagte die Angreifer mit einem Verlust von fast achtzig Toten in die Boote zurück, erbeutete Gewehre, Sprengmaterial und viel Privatgepäck, das die Absicht dauernden Festsetzens verriet.

Überzeugt, daß weiteres Eindringen in die Meerenge vorläufig unmöglich sei, begannen die Engländer am 5. März gegen die dem Mund ferner gelegenen Werke durch indirektes Feuer

aus dem Golf von Saros über die Halbinsel Gallipoli hinweg zu wirken. Hier lagen die Dreadnoughts „Queen“ und „Agamemnon“ mit „Vengeance“, und vor der Einfahrt als seitliche Beobachter zwei andere Schiffe, die ihr Feuer gegen Dardanos richteten. Eine Wiederholung des Angriffs am 6. März wurde durch unsere die „Queen Elizabeth“ treffenden Haubitzen unmöglich gemacht. Seither verzichteten die Engländer auf den Versuch, Kilid Bahr und Tschanak indirekt zu beschießen.

Vom 7. März an traten wieder Franzosen auf. Die Zahl der kämpfenden Schiffe des Angreifers wuchs auf vier bis sechs täglich. Gegen Abend kehrten sie stets zu ihrer Basis bei Tenedos zurück. Dort waren um diese Zeit die später zur Erzwingung der Entscheidung vergeblich angesetzten Streitkräfte der Verbündeten wohl nahezu versammelt. Die Franzosen verfügten mit „Suffren“, „Gaulois“, „Bouvet“ und „Charlemagne“ über ein Geschwader von vier Schiffen, die Briten über eine Flotte von vierzehn großen Fahrzeugen: „Queen Elizabeth“, „Inflexible“, „Agamemnon“, „Lord Nelson“, „Irresistible“, je zwei von der „Triumph“- und „Majestic“-, vier von der „Vengeance“-Klasse und „Corn-

wallis". Vier kleine Kreuzer und mehrere Zerstörerflottillen waren zur Stelle.

Am 7. März versuchte der Gegner, vom Mund der Dardanellen her die Werke vor Kilid Bahr und Tschanak durch direktes Feuer zu bekämpfen. Von den beteiligten vier französischen Linienschiffen erlitt unter dem türkischen Feuer eins so schwere Ruderhavarie, daß es stark gierend auslaufen mußte. „Lord Nelson" und „Agamemnon" belegten, ohne Schaden anzurichten, das Fort Hamidieh westlich von Tschanak auf dem anatolischen Ufer und Medschidieh westlich von Kilid Bahr am rumelischen Gestade. Es gelang dem Gegner, einige Baracken in Brand zu schießen. Am folgenden Tag suchten drei seiner Linienschiffe sich die türkischen Infanteriestellungen als Ziel. Dann begann wieder eine Periode der Stagnation, die von den Unseren auf Grund der erworbenen Erfahrung zu nützlichen Arbeiten mit Vorteil ausgenützt wurde. Während der Nächte zum 11. und 12. März wollte der Gegner die Minensperrung räumen und bezahlte dafür mit starker Beschädigung des kleinen Kreuzers „Amethyst" durch mehrere Treffer. Auch zwei seiner Minensuchdampfer wurden versenkt. In

der Nacht zum 14. März kam bei erneutem Räumungsverſuch ein kleiner Kreuzer zu Schaden. Die Häfen des Mittelmeers begannen, Lazarette für verwundete Schiffe der Verbündeten zu werden.

Vor der Einfahrt ſtanden in jenen Tagen meiſt nur noch zwei engliſche Linienſchiffe, und auch am frühen Morgen des denkwürdigen 18. März ließ des Gegners Verhalten nicht auf das Planen einer größeren Unternehmung ſchließen. Ein Herr vom Stabe des Hauptquartiers in Tſchanak wollte mit dem Kodak ſpazierengehen, denn es gibt in der ſchönen Landſchaft pittoreske Szenen zu knipſen. Alte und neue Zeit, die Bräuche Europas und Aſiens miſchen ſich. Von der Villa des Oberkommandos, einem Bungalow mit breiter Veranda, die den jungen Offizieren in ſonnenbeſtrahlten Sandforts als Eldorado gilt, führt durch Duft und Blüte von Akazie und Flieder der Weg zur Heerſtraße am Ufer. Lange Kamelzüge tragen den Truppen Proviant zu, und den munteren Führer macht ein liſtiger, kleiner Eſel, der den Türken nicht wie uns als Dummtier gilt. Maultiere ſchleppen ihre Rückenlaſt in die Seitenpfade zu den Bergen. Büffel von geringem Wuchs ziehen viereckige kleine Wagen aus rohem

Holz, den Train der Armee, und in das bunte orientalische Bild mit den Treibern unter Fes oder Turban und den träumerisch durch Schleier schauenden Anwohnerinnen der Heerstraße tritt plötzlich Westeuropas modernes Soldatentum als Matrosenpatrouille oder Truppe in grünbraunem Khaki. Im Schatten grüner Eichen wiegt ein Türke in reiferen Jahren mit schier verblüffend peinlicher Gewissenhaftigkeit Hunderte von Brotportionen für Soldaten ab, und Wissende sagen, daß er nicht nur der Zahlmeister, sondern auch Hodscha, also Geistlicher der Truppe ist. Oliven und Feigen sprießen. Alles Land wird grüner, nur brauner die von Granaten gepflügte Erde um die Batterien.

Doch heute soll aus dem Spaziergang nichts werden. Der Bilderfrohe entschließt sich, abzuwarten, denn nach einer Besprechung zwischen Admiral von Usedom und dem Befehlshaber in den Dardanellen, Djewad Pascha, die den Namen und Ruhm siegreicher Verteidiger der Meerenge teilen dürfen, erhielten Major Schneider und Hauptmann Sernow — daheim Seeoffiziere — Befehl, zu einem Erkundungsflug aufzusteigen.

Der Morgen des 18. März ist sonnig und

windstill. Hauptmann Sernow schraubt sich von Tschanak schnell zur Höhe von sechzehnhundert Meter hinauf. Der Beobachter, Major Schneider, sieht drüben auf dem europäischen Ufer Kilid Bahr als lichtgraue Muschel am Strand. Silberweiß leuchtet neben dem dunkeln, fast schwarzblauen Wasser des vielgewundene Band der Uferstraße. Westwärts geht der Flug, und frei schweift der Blick die Dardanellen entlang bis weit ins Glitzern des Ägäischen Meeres hinein. Vor dem Mund der Enge liegen wieder zwei englische Linienschiffe und in Dwarslinie vier Zerstörer. Aber ... „Okuli," lacht Major Schneider, denn zehn Seemeilen hinter den Briten halten westlich der Kaninchen-insel sechs große und drei kleine feindliche Schiffe in Kiellinie auf die Dardanellen zu. Beim Überfliegen werden die Linienschiffe „Queen Elizabeth", „Lord Nelson", „Agamemnon", „Triumph", der Panzerkreuzer „Inflexible" und drei kleine Kreuzer erkannt. Und gerade da gehen drüben zur Linken bei Tenedos bunte Flaggen am Signalmast des französischen Admiralschiffes hoch. Die vier Franzosen gehen Anker auf, formieren Kiellinie und folgen den Engländern. Hauptmann Sernow steuert über das Geschwader hinweg. Weiß wie

Schneeballen schimmern im blinkenden Sonnenlichte unter ihm Schrapnellwölkchen, die das schnell bis Tenedos schwirrende Flugzeug treffen sollten. Acht ältere Linienschiffe noch zählt der Beobachter bei der Insel, die des Gegners Basis ist. Auch zwei Werkzeugschiffe, Kohlendampfer, Lazarettschiffe, Minensuchdampfer, U- und Torpedoboote liegen als der riesige Troß einer Flotte auf dem dunklen Wasser. Gerichtet und gereiht wie an einer Schnur sind die Fahrzeuge zu Anker, wie jene in Fahrt. Im Sonnenlicht blinken sie grell auf dem Schwarzblau des Meeres und bieten ein Bild, über dem zwei Seemannsherzen schneller schlagen. Hauptmann Sernow wendet den Apparat zum Rückflug nach Tschanak. Major Schneider springt heraus und meldet Usedom-Pascha: „Der Feind im Anmarsch!" Die brummig joviale Bärenruhe, die jene Mitteilung empfing, lag während des beginnenden heißen Tages über dem Stab und wirkte vorbildlich bis auf den Kanonier in den Forts.

Die Sonne stach schon brennend, als um elf Uhr dreißig Minuten vormittags der Gegner mit zehn Schiffen in Bombardementsstellung ging. Den rechten Flügel vor dem asiatischen Ufer hielten „Triumph" und „Bouvet", den linken vor dem euro-

päiſchen Geſtade „Gaulois“ und „Charlemagne“. Die vier Schiffe ſtanden eine deutſche Meile vom Mund in den Dardanellen. Etwas zurück lagen in der breiten Lücke zwiſchen rechtem und linkem Flügel „Lord Nelſon“, „Agamemnon“, „Queen Elizabeth“ und „Prince George“. Drei Kilometer hinter dem rechten Flügel ſchaukelten „Suffren“ und „Inflexible“. Um elf Uhr vierzig Minuten vormittags beginnt der Gegner zu feuern. Seine Schiffe ſchieben ſich langſam hin und her, um ſtets in gleicher Peilung zu ſchießen, und gleiten im Lauf des Tages allmählich tiefer in die Meerenge. Die beiden Flügelſchiffe zur Rechten legen ihr Feuer auf Fort Dardanos und unſere Haubitzſtellungen. „Queen Elizabeth“, „Lord Nelſon“, „Agamemnon“ und „Inflexible“ wählen als Ziel Fort Hamidieh Anatol vor Tſchanak und die drei Forts Medſchidieh, Hamidieh Rumeli und Nemaska vor Kilid Bahr. „Gaulois“ und „Charlemagne“, die Franzoſen auf dem linken Flügel, unterſtützen das Feuer der vier Engländer, die meiſt Einzelſchüſſe oder Zweiſchußſalven abgeben, durch Salven ihrer ſchweren Turmgeſchütze. Angriffsdrang oder Nervoſität treibt die Franzoſen bald vorwärts. Sie ſcheinen nicht ruhig.

Usedom Pascha wählt mit dem Stab seinen Beobachtungsstand auf dem Kamm einer Höhe am asiatischen Ufer. Auf dem Bauch im Sand liegend, überblicken die Herren ein Kampffeld auf Wasser und Erde wie aus der Vogelschau. Der Rauch aus feindlichen Schiffsgeschützen streicht wie an Regentagen der Nebel des Gebirges in Ballen, in Fetzen, in langen, losen Schleiern durch die Meeresstraße. Vom Blitz aus Geschützmäulern zerrissen und durchwirbelt, rollt er in Säulen zum Ufer oder steigt wie in Flucht zum Himmel. Die Türme der Franzosen scheinen beim Krachen der Salven in lodernde Flammen gekleidet. Blitzschlangen huschen die Breitseiten der Briten entlang. Am Ufer bebt die Erde, und über dem Wasser zittert die Luft zum Krachen und Bersten der Granaten. Sie pflügen Sandhügel, die der Feind Batterien glaubt, um und zerwühlen die Erde der Werke. Staub wie vom Marschieren eines Millionenheeres hängt wieder über der uralten Landschaft, wie damals, als sie die Scharen des Xerxes trug. Und sicherlich haben Menschenmengen nie ein schöneres, aber auch grimmigeres Spiel von Fontänen geschaut. Von Land und Meer spritzen nach dem Einschlagen der Granaten viele Dutzende, nein, Hunderte hoher Säulen von Staub

oder Waſſer gleichzeitig auf. Es ſind ſo viel, daß ſie zu ſtehen ſcheinen wie Tannen im lichten Forſt oder die hohen ſchlanken Holztürme auf den Ölfeldern Rumäniens. Am rieſigſten ragen ſie dort, wo die 38-Zentimeter-Geſchütze der Briten gegen Fort Hamidieh ſpielen und — ſcheinbar — das Werk vom Erdboden fegen. Starr und oben geſpitzt wie der Turm eines Minaretts ſteht für Sekunden die durch das Geſchoß aus der See gehobene Waſſerſäule dicht vor dem Fort. Wie eine Windhoſe trägt das aufgekommene Wehen ſie zur Seite. Klatſchend bricht ſie über dem Werk zuſammen. Wie in Wut oder Schmerz ſchäumt das vom Eiſenhagel zerwühlte Meerwaſſer zwiſchen Tſchanak und Sidil Bahr, und wenn eine Granate bei der Berührung mit dem Waſſer explodiert, flitzen „Butterbrote“ immer wieder aufſchlagend über den blanken Spiegel. Um Mittag werfen die Engländer den von Muhamed dem Eroberer erbauten Turm im alten Fort Tſchinlik in Trümmer. Eine Granate reißt die Spitze des unfernen Minaretts ins Weite. Drüben ſtehen die Kaſernen von Kilid Bahr in Flammen. Dörfer, Häuſer und die Baracken bei Batterien brennen. In den Staub über den Ufern miſcht ſich Rauch, weil der Mörder Krieg die Brandfackel über

der Landschaft schwingt. Auch um den Stab auf der Höhe fallen Eisenkoffer. Bange Sorge fragt dort, ob es wohl möglich sei, daß der Kanonier in den Werken so furchtbares Feuer überdauere. Da bringt ein munterer helläugiger Matrose ein Kochgeschirr: „Es ist halb eins und gibt Königsberger Klopse, Exzellenz!“

Was gehen den Matrosen, der (zwischen den Handflächen) Klopse quetschte, der Kampf und feindliches Kofferschmeißen an? In der Hölle, die dort tobte, war aller Denken nur mit Erfüllung kleiner oder großer Pflichten beschäftigt. Kapitän z. S. Piper, namhafter Artillerist und in der Türkei namentlich bei der Anfertigung von Munition tätig, sieht auf exponiertem Beobachtungsstand als Fachmann in Sachen der heiligen Barbara dem Gefecht wie ein Unbeteiligter zu. Er zeichnet Treffbilder ins Notizbuch oder nimmt, um Art der Beschädigung jedes Schiffes zu ergründen, seine Bewegungen nach der Havarie zu Papier. Er ist weder Deutscher oder Türke, noch Engländer oder Franzose, sondern ein Professor der Artilleriekunde, und wenn er jetzt das Notizbuch zieht, kann er über ein gutes englisches Treffbild nicht minder als über ein gelungenes deutsches jauchzen. Er ist Artillerist

und ein schönes Treffbild für ihn das Schönste auf Erden. Es läßt ihn, wie andere der Anblick einer schönen Frau, in Entzücken schwärmen.

Unser Mann am Geschütz, Deutscher wie Türke, lag unterdessen in voller Deckung und bediente die Kanone nur, wenn er eines Ziels gewiß und der Gegner in Schußweite war. Fort Hamidieh griff um ein Uhr zwanzig Minuten ein und schlug eine halbe Stunde später „Bouvet" die Wunde, die ihn zwang, mit starker Schlagseite zur Ausfahrt zu hinken. Gleichzeitig nahmen die drei Forts vor Kilid Bahr „Gaulois" und „Charlemagne" unter Feuer und beschädigten „Gaulois" so stark, daß er im Lauf des Nachmittags seinem Landsmann folgen und bei der Kaninchen-insel auf Strand gesetzt werden mußte, damit er nicht versinke. Abgeschleppt, soll er nach Zeitungsnachrichten während der nächsten stürmischen Tage vor Tenedos gesunken sein. „Bouvet" schleppte sich aus unserem Feuerbereich hinter die Halbinsel Kephez. Die Geschütze des Forts Dardanos, westlich der von einem Leuchtturm gekrönten Halbinsel, konnten ihn nicht unter Wasser schicken, da sie durch die Beschießung der Wälle für den Augenblick versandet waren. Vielleicht vom europäischen Ufer kam der Treffer,

dem eine Detonation auf „Bouvet“ folgte. Aus dem Rauch, der das Schiff verhüllte, trat für einen Augenblick der Mast mit starker Neigung nach Steuerbord. Es war zwei Uhr drei Minuten nachmittags, als Bug voran das Fahrzeug mit gleicher Neigung sank und sich Kiel oben drehte. Für Minuten zeigte es den grünen Anstrich des Bodens, auf den Leute der Besatzung, um sich zu retten, kletterten. Zerstörer hielten auf die Unfallstelle zu. Einer konnte durch die Türken in Grund geschossen werden. Auch „Majestic“, „Suffren“, „Charlemagne“ und „Triumph“ näherten sich dem Wrack und setzten Motorboote aus. Das Feuer, unter dem bis ein Uhr die Luft in der Enge zitterte, war jetzt langsamer und schwächer. Darum verstärkten sechs der morgens bei Tenedos gebliebenen feindlichen Schiffe des Gegners Kampfstellung durch Eindoublieren. Dann löste er einige der seit Vormittag kämpfenden Fahrzeuge ab und begann erst gegen drei Uhr wieder mit alter Heftigkeit zu schießen. Ein englisches Flugzeug, das die Feuerwirkung feststellen wollte, wurde durch ein türkisches verjagt.

Gegen vier Uhr nachmittags kam „Irresistible“ den Geschützen vom Fort Hamidieh nahe genug.

Zwanzig Minuten ſpäter blies der Kreuzer, mit Schlagſeite nach Backbord, dichten weißen Dampf aus den Schornſteinen ab. Mit der Strömung trieb er bewegungslos im Feuer der Haubitzbatterien. Vorübergehend richtete er ſich auf, aber ſeine Geſchütze wurden nicht mehr bedient. Die Türme ſtanden noch in der Richtung der letzten Verwendung. Alſo war die Mannſchaft beim Leckdienſt. Gegen fünf Uhr näherten ſich Zerſtörer, um die Beſatzung zu retten. Sie trat auf Deck an, aber mußte unter türkiſchem Haubitzfeuer nach unten flüchten.

Der Feind zog ſeine beiden letzten Schiffe von Tenedos zur Verſtärkung der Feuerlinie heran. Doch bald begriff er, daß der Angriff geſcheitert ſei. Mit Kurs nach Tenedos begannen ſeine Fahrzeuge auszulaufen. Unter den erſten war „Ocean", der plötzlich Schlagſeite zeigte. Mit ſehr langſamer Fahrt verſuchte er den Mund der Enge zu erreichen. Augenſcheinlich ohne Abſicht ſchlug er in Höhe von Halil Eli einen Bogen nach Steuerbord. Wiederum ſtark krängend, mußte er unter dem Feuer unſerer Batterien ſchweigen. Jetzt hatte Fort Dardanos die Geſchütze wieder klar, richtete ſie auf die „Irreſiſtible" und brachte das Schiff dann in ſiebenter Abendſtunde

zum Sinken. Vorläufig weckte das Wiedererwachen der Batterien von Dardanos neues Leben auch im Gegner. Wie erbost bellende Hunde auf ihr schon totgeglaubtes Opfer stürzten alle feindlichen Schiffe sich mit wütendem Feuer auf Dardanos, ohne es zum Schweigen zu bringen. Die Kanonen von Medschidieh Rumeli kamen zu Hilfe.

Um sechs Uhr abends traten die bewegungsfähigen Fahrzeuge des Gegners den Rückzug an. Wunden trugen fast alle nach Tenedos. „Inflexible" mußte nach Zeitungsnachrichten hundertundfünfzig Tote bestatten. Nach einem Treffer war eine Feuersäule in Höhe ihrer vorderen Brücke beobachtet worden. „Queen" und „Lord Nelson" hatten unter unserem Haubitzfeuer bei starker Rauchentwicklung schwer gelitten. — Als die ersten Schatten der Nacht auf die Meerenge fielen, waren auf ihrem Wasser sichtbar nur noch „Triumph", der durch den Mund nach außen fuhr, und „Ocean", der, umringt von helfenden Zerstörern, mit dem Strom aus dem Feuerbereich unserer Batterien trieb. Im Licht des nächsten Morgens lagen auf dem dunklen Wasser drei jener weiten Ölflecke, die wie Kreuz oder Stein auf Friedhöfen oft für Tage die Wellengräber

von Schiffen zeichnen. Darunter ruhten „Irresistible“, „Bouvet“ und „Ocean“. Der Sieg über die englische Flotte, verstärkt durch ein Geschwader Franzosen, hatte den verbündeten Türken und Deutschen drei Offiziere und einundzwanzig Mann an Toten und zwei Offiziere, siebenundsiebzig Mann an Verwundeten gekostet.

Unſere Kreuzer im Schwarzen Meer

Als auf „Goeben“ und „Breslau“ die Flagge der Osmanen wehte, boten die Unſeren ihre deutſche Dienſttreue der Sicherheit der Türkei. Wohl ſprach anfänglich wehmütige Entſagung aus den Mienen der kleinen Schar. Sie durfte noch nicht für das Vaterland kämpfen, und nicht alle ſahen, daß auch vom Goldenen Horn die Fahrt zu Deutſchlands Sieg und Wohlfahrt führen könne. Aber die treue und eifrige Arbeit kräftigte türkiſche Zuverſicht und Entſchloſſenheit, bis endlich die Männer auf „Sultan Javus Selim“ und „Midilli“ auch unter fremden Farben wieder für Kaiſer und Reich ſtreiten durften.

Mit heimiſcher Gründlichkeit rüſtete Admiral Souchon als Chef die türkiſche Marine nicht nur für die Stunde des Kampfes, ſondern entwarf einen Flottenplan auch für die Zukunft. Er zog unſere Reſerviſten auf dem Balkan ein und ſtellte deutſche Seeoffiziere auf die türkiſchen Kriegsſchiffe. Kleine Gruppen der Mannſchaft gingen mit. Dafür betraten türkiſche Matroſen unſere Kreuzer. Die Ausbildung von Fähnrichen, alſo

die Erziehung einer neuen Generation türkiſcher Seeoffiziere begann. Fähnriche wie Matroſen ſcheinen eifrig und von gutem Willen. Von Deutſchen wie Türken wird nationalen Bräuchen gern Konzeſſion gemacht. Enver ſah beim Beſuch an Bord der „Goeben“ ſeine jungen Landsleute mit dem Fes auf dem Kopf in der Meſſe: „Nehmt hier die Hüte ab, Kinder, denn die deutſchen Offiziere ſitzen in den Reſtaurants der Stadt nach unſerem Brauch mit dem Fes auf dem Kopf!“ Wer einen der Unſeren fragt, ob er am Sonntag eine freie Stunde übrig habe, erhält die bündige Antwort: „Nein, mein Sonntag iſt Freitag!“ Die Matroſen müſſen ſich mit fremdem Leben und fremder Koſt abfinden. Schulze ißt auf der „Hamidieh“ Pilaw und Achmet verzehrt auf dem „Sultan Javus Selim“ grüne Bohnen mit Hammelfleiſch. Ein deutſcher Offizier fragt: „Achmet, wie ſchmeckt das Eſſen?“ Achmet, der ſchon leidlich Deutſch lernte, runzelt die Stirn und wiegt den Kopf: „Eſſen ſeehr guht!“ Dann verbeſſert er ſich haſtig: „Eſſen niicht ſchlecht.“ Er weiß wie die Soldaten und Matroſen aller Welt, daß er Vorgeſetzte mit Lob, auch der Koſt, nicht verwöhnen darf. Mag doch der Fragende noch Beſſeres zu vergeben haben.

Bei Übungsfahrten im Marmarameer lernten Deutsche und Türken sich dienstlich schätzen. Der Osmanen Vertrauen in den Führer wuchs, als er sie endlich ins Schwarze Meer führte. Seit Jahrzehnten hatte es kein Kriegsfahrzeug unter dem Halbmond getragen, und der Jubel eines ganzen Reiches folgte der Flotte. Mit rührender Freude und Begeisterung grüßten die türkischen Anwohner ihre Flagge. Die ärmsten Dörfler oder Städter trugen Liebesgaben in kaum zu bergender Menge auf die Schiffe. Darum weckte im Volk der Türken keine kriegerische Handlung größere Genugtuung als der Angriff, den Admiral Souchon am 29. Oktober vor die russischen Festen und in die Häfen des Schwarzen Meeres trug.

Mit Sonderaufträgen aus dem Bosporus laufend, zerstreuten sich die Schiffe der Flotte, um in der bisher russischen See längs der Küste Anlagen für Kampf oder Versorgung zu zerstören. Der Kreuzer „Berk" landete vor Noworossijsk — einem Ausfuhrort für Benzin — einen Offizier und forderte die Auslieferung von zwei Dampfern binnen vier Stunden. Die Behörden schickten die Schiffe nicht. Die Bewohner der Stadt begannen zu flüchten. Nach Ablauf der

Frist schoß der Kreuzer die Dampfer zusammen und die Benzintanks in Brand. Im Hafen von Odessa versenkten türkische Torpedoboote zwei Kreuzer. Die Landbatterien feuerten, aber im Artilleriekampf zerstörten die Boote noch das Elektrizitätswerk und entkamen heil. „Hamidieh" stellte ihr Ultimatum vor Feodosia. Unter Leitung der Engländer so vermistet, daß der Schmutz durch Selbstentzündung in Brand geriet, hat das Schiff unter dem deutschen Kommandanten seit Kriegsausbruch Entfernungen in der Gesamtlänge des Aquators und darüber hinaus zurückgelegt. Manch andere Leistung zeigte den Türken, daß an Wissen und Können, an Arbeitsfreude und Pflichttreue deutsche Offiziere reicher als englische sind.

Es ist ein sonniger Morgen, als die „Hamidieh" vor dem schönen, wie ein altgriechisches Theater über Terrassen zu Bergen aufsteigenden Feodosia liegt. Auf der Brücke steht Kapitän v. K., der längst Rüben und Kohl baute, aber einst leidenschaftlich gern Seeoffizier war. Seine Besatzung ist türkisch, doch hat er einen von unseren Leutnants an Bord und hängt dessen Namen gern das Prädikat „tüchtig" an. Eine Pinasse mit weißer Parlamentärflagge trägt den Leutnant

durch den Hafen zur Stadt. Mit eigenartigem Auftrag wandert der tüchtige S. gelassen durch die Straßen von Feodosia. Er sucht den Hafenkapitän, um ihm mitzuteilen, alle Lebewesen hätten sofort die Kornspeicher, den Bahnhof, die Krananlage und die Schiffe im Hafen zu verlassen, da nach zwei Stunden ein Bombardement beginne. Aber der russische Beamte wohnt in den Bergen jenseits der Stadt, und bis dorthin ist's eine Stunde Marsch. Leutnant S. erledigt sich seines Auftrages in der Signalstation und fährt wieder an Bord. Für eine Stunde noch dampft der Kommandant der „Hamidieh" im Halbkreis durch den Hafen, um seinen Geschützführern ihre Ziele zu zeigen. Unterdessen wird die Garnison von Feodosia alarmiert. Die Truppen rücken aus und als russische Leute — in die Berge. Dorthin flüchten auch die Bürger. Ungestört tut „Hamidieh" ihre Arbeit und dampft wieder westwärts. Unterwegs gehen K. und der tüchtige S. (die im Schwarzen Meer manchmal bis zu achtzehn Tagen unterwegs sind) nach Gewohnheit abwechselnd Wache, kapern einen Dampfer und einen Segler und versenken die Schiffe durch Öffnen der Ventile oder Kammern.

„Goeben" fährt als stärkste Kampfkraft der

Flotte auf Sebaſtopol. Voraus dampft der Dampfer „Nilufer“, Kommandant Kapitänleutnant Zederholm (ein Tapferer, der ſeither geblieben iſt), um unter den Batterien des Kriegshafens Minen zu ſtreuen. Während des Marſches durch ſternhelle Nacht läßt die Freude, endlich an den Feind zu kommen, unſere Leute nicht ſchlafen. Wach hält auch die Türken die Ungeduld, einen Schlag gegen den gehaßten Moskowiter zu führen. Ehe der Tag graut, ſieht die Kriegswache im Sperrlicht des Hafens von Sebaſtopol die Silhouette des „Nilufer“. Die Sonne geht auf. Das Wetter iſt klar, doch hängt vor der Stadt und Feſtung längs der Küſte ein Nebelſtreif, aus dem nur die hohe, alte katholiſche Kirche ihre Türme reckt.

Die Unſeren wiſſen, daß die Werke von Sebaſtopol ſtark und namentlich die 30-Zentimeter-Geſchütze eines Panzerturmes zu achten ſind. „Sultan Javus Selim“ bleibt auf weiteſte Schußentfernung liegen und eröffnet das Feuer. Vierzehn Batterien antworten. Zehn ruſſiſche Salven ſchlagen ins Waſſer. Dann liegen zwei Treffer im achteren Schornſtein des Kreuzers. Die Wirkung iſt nicht groß, doch fallen zwei Heizräume aus. Zwei Torpedoboote gleiten dem

„Sultan" als Minensucher voran. Mit Unbehagen wird auf ihren Decks namentlich das Feuer einer versteckten Haubitzenstellung gespürt. Doch unentwegt bleiben die Schiffchen in Fahrt. Der Kreuzer folgt. Schon seine zweite Salve trifft das Ölbassin. Nach der achten steht der Bahnhof in Flammen, und der Admiral kann abdrehen lassen. Die türkische Flotte hat mit wirksamem Angriff Zerstörung unter die Batterien der stärksten russischen Seefestung getragen.

Noch unter Fortfeuer sichtet der „Sultan" im Ablaufen Backbord voraus drei der neuesten russischen Torpedoboote. Von Ölfeuerung getrieben, geben sie vierunddreißig Seemeilen her, schießen auf eine Entfernung von achttausend Meter Salven und können zusammen gleichzeitig fünfzehn Geschosse abfeuern. Um sie sich vom Leib zu halten, feuert „Goeben" gegen die kleinen Ziele auf eine Entfernung von zwölf Kilometer. Die Sichtigkeit ist im Schwarzen Meer nämlich so groß, daß Fahrzeuge auf achtzehn Kilometer beschossen und auf dreißig deutlich gesehen werden. Ein russisches Boot kommt zu Schaden, obwohl ihm auf solche Entfernung nach dem Aufblitzen des Mündungsfeuers unserer Geschütze reichlich Zeit zum

Ausweichen blieb. Dann flüchtet der Gegner. „Goeben“ bringt während der Heimfahrt den Dampfer „Ida“ mit dreitausendfünfhundert Tonnen Kohle als Prise auf.

Jetzt, nach Kriegsausbruch, wurde es Aufgabe der Flotte, den Transport türkischer Truppen für die Kaukasusarmee aus dem Bosporus nach Trapezunt zu decken. Die Kriegsschiffe unseres Verbündeten hatten dabei das Schwarze Meer in ganzer Länge und das Defilee zwischen der Halbinsel Krim und Cap Pachy bei Sinope zu durchfahren. Doch kein einziger Transportdampfer kam zu Schaden, weil Wagemut und Angriffslust die Russen den mit Truppen, Geschützen, Gerät und Munition überladenen langsamen Transportern überhaupt nicht nahe kommen ließen. An seinen eigenen Küsten aufgesucht, wurde der Feind zum Kampf gestellt, ehe er sich im Defilee auf Lauer legen konnte. Stets in Bewegung, kämpfte die tapfere Flotte unter einem energischen, durch Beispiel ihren Tatendrang fördernden Führer für Wochen nahezu täglich. Allein die „Breslau“ kam neunzehnmal zum Gefecht an den Feind und trug zweimal ihren Angriff vor russische Festen. Da ist's kein Wunder, daß der Ausdruck wehmütiger Ent-

sagung in den Gesichtern der Unseren am Goldenen Horn jetzt frohem Lachen gewichen ist. Sie spüren mehr als die Kameraden in der Heimat vom Krieg und haben, um Pulver zu riechen, nur die Nase aus dem schönen Bosporus zu recken. Ein starker und tüchtiger Gegner wartet dort. Stets nur eine Minderzahl können sie seinen fünf Linienschiffen, zwei Kreuzern, zwanzig Torpedo- und mehreren U-Booten gegenüberstellen. Sie erfahren, daß die Russen vortrefflich schießen und hervorragend gut einexerziert sind. Die Schwarze-Meer-Flotte hat nicht geschlafen, und es täuscht sich namentlich, wer an der Disziplin ihrer Mannschaft zweifelt oder den Märchen von Wiederholung der Meutereien der Revolutionszeit Glauben schenkt. Gefangene russische Offiziere und Matrosen erzählen, daß der Flotte täglich amtliche Nachrichten über russische Kriegserfolge beim siegreichen Vormarsch der Armee auf Berlin zugehen. Lesen soll die Depeschen jedermann, erörtern darf sie bei strenger Strafe niemand. Wenn ein Gastwirt in Schenke oder Restaurant eine Unterhaltung seiner Gäste auch nur über den jüngsten russischen Sieg in Masuren duldet, schließt die Polizei das Haus. Es mag eine echt russische

Anordnung sein, aber ist anscheinend ein für Rußland probates Mittel. Überhaupt täten wir gut, Meldungen über Mißmut, Kriegsmüdigkeit, Rebellion, Not und Verzweiflung im Lager der Feinde von der Hand zu weisen. Den Sieg gewinnt nur, wer ihn nicht von des Gegners Schwäche, sondern mit hartem Willen allein von der eigenen Kraft erhofft.

„Hamidieh" und „Medschidieh" haben um Mitte November fünf Transportdampfer nach Trapezunt geleitet. Es liegt nahe, daß die Russen versuchen werden, die ihnen auf der Hinfahrt entwischten Schiffe auf der Rückreise abzufangen. In Konstantinopel geht auch die Nachricht ein, die feindliche Flotte habe Sebastopol in Richtung auf Trapezunt verlassen. Sie fährt gewohnheitsmäßig geschlossen und entsendet kaum einzelne Kreuzer zum Aufklären. Die Taktik der an Zahl der Einheiten wie Gefechtskraft dem Gegner unterlegenen Unseren kann also nur versuchen, feindliche Schiffe vom Gros abzudrängen.

Admiral Souchon verläßt mit „Goeben" und „Breslau" den Bosporus. Im Defilee südlich der Halbinsel Krim sichtet „Breslau" am 18. November mittags bei diesigem Wetter Steuerbord voraus einen russischen Kreuzer. „Goeben" hält

mit äußerster Fahrt auf ihn zu und ist schon „Breslau" voraus, als aus dem Nebel halbrechts vorwärts ein zweiter, dem Geschwader noch näherer russischer Kreuzer tritt. Auf ihn natürlich nimmt „Goeben" jetzt Kurs, um nicht zwischen die Breitseiten zweier Gegner zu kommen. Da zerreißt für Minuten der Nebel. Von der Brücke der „Goeben" wird dicht hinter des Gegners Kreuzern sein Linienschiffsgeschwader sichtbar. Aus der Dwarslinie gehen die fünf Einheiten gerade zur Kiellinie in Fahrt nach Südwesten über. Die Überraschung kam, wie im Nebelgefecht immer, sehr schnell. „Goeben" kann nur auch ihrerseits eine Wendung nach Südwesten machen, fährt auf siebentausend Meter Entfernung neben der russischen Kiellinie und eröffnet mit der schweren Artillerie das Feuer gegen das Spitzenschiff „Jewstas" mit der Flagge des Admirals. Die Russen antworten. Beide Gegner sind sofort eingeschossen.

„Breslau" folgt dem Flaggschiff, aber kann mit den kleineren Geschützen gegen die starke Armierung des Feindes kaum wirken. Der Admiral will sie durch Funkspruch in Feuerlee schicken. Ein Signalgast springt im Feuer aus dem Kommandoturm der „Goeben" und winkt den

Befehl mit Flaggen zur „Breslau“. Brav halten ſich auch die Türken an Bord. Die in der Funkenſtation Tätigen verſehen, vor ſtarker Rauchentwicklung heftig huſtend, ihren Dienſt in Ruhe. Zehn Salven haben die Unſeren gefeuert, als ein dichter Nebelvorhang zwiſchen ſie und den Gegner fällt. Auf dem feindlichen Flaggſchiff liegen als ſchwere Treffer drei 28-Zentimeter-Granaten. Es muß nach dem Einlaufen in Sebaſtopol gedockt werden. — — —

Am Neujahrstag erhalten „Breslau“ und „Hamidieh“ Befehl, eine von den Ruſſen geplante Landung in Batum zu ſtören. Am 2. Januar auslaufend, marſchieren ſie, „Breslau“ voran, getrennt nach Oſten. Auf der Höhe von Sinope, in der Mitte des Schwarzen Meeres, ſichtet das Spitzenſchiff voraus die Rauchwolke eines feindlichen Kreuzers, dem vier Zerſtörer folgen. „Breslau“ nimmt „Hamidieh“ auf. Der Feind wird angegriffen, ſein Kreuzer beſchädigt, einer der Zerſtörer verſenkt. Während die drei andern flüchten, taucht gegen vier Uhr nachmittags im Oſten das Gros der ruſſiſchen Flotte auf. Die Unſeren drehen ab, ſchwinden um fünf Uhr im Dunkel der einbrechenden Nacht den Verfolgern aus den Augen und huſchen in öſt-

licher Fahrt wieder an ihnen vorbei zum Ziel. Von russischen Transportschiffen ist bei Batum nichts zu sehen. Ölbassins werden in Brand geschossen.

In der Nacht vom 5. zum 6. treten unsere Schiffe den Rückmarsch durch leichten Nebel an und sehen sich am nächsten Abend plötzlich mitten in der russischen Flotte. Ein wahnsinniges Geschieße mit Torpedos wie Granaten beginnt, und der alte Hodscha auf der „Hamidieh" muß eilen. Ehe ein Gefecht beginnt, geht er nämlich zu den Munitionskammern, zu den Türmen und Geschützen, klebt Papierstreifen mit frommen Sprüchen aus dem Koran an und betet mit der türkischen Besatzung. Kapitän v. K., der deutsche Kommandant, sieht schmunzelnd zu. Er ist von denen, die schon mit dem Kurfürsten waren und vom Großen Fritz erfuhren, welchen Bataillonen der Herrgott am liebsten hilft. Also spricht er den Geistlichen durch den Dolmetscher an: „Hodscha Effendi, sagst du den Deinen auch, daß Allah nur den Tapfern und Tüchtigen hilft und die Faulen und Feigen elendiglich ersaufen läßt?" Der Alte faßt mit hageren Fingern um den langen weißen Kinnbart und schüttelt erstaunt den Kopf. Er ist mehr als siebzig Jahre

alt, aber rüſtig, ſtets frohgelaunt und voll Sieges-zuverſicht — ein tapferer Mann und ein Vorbild für die Leute. Jetzt ſinnt er. Um die Krähenfüße neben den klugen Augen zuckt der Schelm, der in ihm ſteckt: „Noch las ich das nicht im Koran, Kottwitz Bei, aber das Buch iſt dick und mag enthalten, was du geſprochen. Alſo werde ich die Leute belehren.“ Der Hodſcha geht unter die Mannſchaft und kommt nach einer Stunde zurück: „Ich hab's ihnen geſagt. Sie begreifen, daß Allah nur den Tapferen helfen mag, aber jetzt mußt auch du mir entgegenkommen!“ — „Gern, Hodſcha Effendi, was ſoll ich tun?“ — „Deinen Gott anrufen, wie ich zum meinen bete. Wir werden die Götter bitten, daß auch ſie ein Bündnis eingehen.“ K. drückt ihm lachend die Hand: „Hodſcha Effendi, wir verſtehen uns. In meiner Heimat herrſchte einmal ein großer König. Der wußte genau, wie der Herrgott im Kampf ſich zu Soldaten ſtellt, und ſagte nebenbei, daß jeder nach ſeiner Faſſon ſelig werden mag. Darum darf ich mit gutem Gewiſſen meinem Gott das Bündnis mit dem deinen empfehlen.“ So brachten der Landjunker aus der Mark und der Diener des Propheten den Bund zweier Götter zuſtande. Der Himmel half namentlich in

jener Nacht. Wie goldige Leuchtkugeln ſchwirrten die Granaten von vier Seiten durch die Luft.

Am 27. Januar wird „Hamidieh“ für ſieben Stunden von zwei ruſſiſchen großen Kreuzern gejagt. Sie ruft „Goeben“, auf der das Kaiſergeburtstagsfeſt ein ſchnelles Ende vor Verjagung des Gegners findet. — Am 3. April dampft „Hamidieh“ mit „Medſchidjeh“ nach Odeſſa. Zwei Minenſucher voran, gleiten die Schiffe in den Hafen. Trotzdem verwundet eine Exploſion „Medſchidjeh“ tödlich. Sie ſinkt, aber „Hamidieh“ kann unter dem Feuer ruſſiſcher Geſchütze die Beſatzung bis auf dreißig Mann retten. Fraglich ſcheint nur, ob der überladene Kreuzer auf der Heimfahrt ruſſiſchen Verfolgern entrinnen kann.

Doch tags zuvor, am 2. April, ſind auch „Goeben“ und „Breslau“ ausgelaufen, um den durch unſeren Kreuzerkrieg unterbundenen, aber wieder auflebenden Handel zum Aſowſchen Meer zu ſtören. Bei ſehr kaltem, aber klarem Wetter und Sonnenſchein kommt am 3. April morgens Kap Cherſones in Sicht. Dahinter bohren ſchneebedeckte Berge ihre ſpitzen Finger in den blauen Himmel. Der Gegner hat vor zwei Tagen die türkiſche Küſte nördlich des Bosporus beſchoſſen und muß auf dem Rückmarſch nach Sebaſtopol oder

vielleicht ſchon im Hafen ſein. Sein Funkengeknatter klingt aus nächſter Nähe, und vor der aus den Wellen wachſenden Küſte iſt bald die Rauchfahne eines ſeiner Kreuzer zu ſehen. Mit Wendung nach Backbord kommen „Goeben“ und „Breslau“ auf und ſehen endlich das vertraute, heute erſehnte Bild der fünf aus den Schornſteinen des ruſſiſchen Linienſchiffsgeſchwaders qualmenden Rauchwolken. Sie mußten gefunden werden, weil „Hamidieh“ ihre Lage gemeldet hat und der Rückmarſch des überladenen Kreuzers gedeckt werden ſoll. Wie Funkſprüche erzählen, kommt er — außer Sicht — von Oſten in langſamer Fahrt heran. „Goeben“ und „Breslau“ drehen ab, halten ſich feindwärts zur Seite des „Hamidieh“ und nehmen Kurs nach Südweſten. Zwei ruſſiſche Dampfer begegnen ihnen. Unſere Kreuzer finden Zeit, die Beſatzung gefangenzunehmen und die Schiffe zu verſenken. Als Zuſchauer folgt ein ruſſiſcher Kreuzer, der Fühlungshalter des feindlichen Gros.

Auch zwei Flieger kreiſen über unſeren Schiffen und betrachten neugierig wohl namentlich die nach Beſchädigung durch Minenexploſion und Reparatur im Bosporus wieder im Schwarzen Meer fahrende „Goeben“.

Admiral Souchon beauftragt die „Breslau“, den feindlichen Kreuzer festzustellen und nach den wohlbekannten fünf Rauchwolken auszuspähen. Sie läßt sich sacken und meldet um halb elf Uhr vormittags, daß jetzt wohl ein Angriff der „Goeben“ auf den Gegner möglich sei. Das Flaggschiff macht kehrt, verjagt den Russen und geht auf alten Kurs zurück. „Breslau“ meldet das feindliche Gros. Spitze in Höhe der „Goeben“, fährt es in Kiellinie in südlichem Kurs, begleitet von einem Kreuzer und fünfzehn Torpedobooten. Auf eine Entfernung von dreißig Kilometer sind klar seine Masten zu sehen. Mit einer Geschwindigkeit von fünfzehn Meilen läuft es für die nächsten fünf Stunden — keine üble Leistung — neben den Unseren her. „Breslau“ hat sich um elf Uhr fünfundvierzig Minuten vormittags zwischen „Goeben“ und die Russen gesetzt, um zu beobachten, ob der Gegner vielleicht abschwenkt oder einen Angriff seiner Torpedoboote ansetzt. Er rückt näher. Die Besatzung des „Breslau“ muß das Mittagessen bei den Geschützen verzehren. Die Offiziere nehmen in der Messe ein Butterbrot. Um ein Uhr zwanzig Minuten nachmittags ist der Feind auf Schußentfernung von siebzehn Kilometer und eröffnet das Feuer mit

den 30,5-Zentimeter-Geschützen der beiden vorderen Schiffe. Es liegt gut, nämlich kurz vierzig und lang sechzig Meter. Aber Treffer kann „Breslau" durch Zickzackfahren vermeiden und sich allmählich an „Goeben" heranziehen.

Unsere Schiffe lassen das feindliche Gros von fünf Linienschiffen zurück. Um vier Uhr schwindet es aus Sicht. Eine Stunde später meldet der Kommandant von „Breslau" achteraus den Rauch von Kreuzern. Also plant der Gegner wohl einen nächtlichen Torpedoangriff, denn seine Boote dürften den Kreuzern folgen. Vorläufig wird der Funkenverkehr der russischen Kreuzer gestört und die abseits fahrende „Hamidieh" von den Geschehnissen dauernd unterrichtet.

Es dunkelt. Die Nacht fällt sternhell, aber ohne Mondschein. Trotzdem sichtet „Breslau" um achteinhalb Uhr abends die Gischt dreier schnell von achtern aufkommender Torpedoboote. Sechs Minuten später kann der Strahlenkegel des Scheinwerfers sie fassen. Das Alarmsignal „Torpedoboote an Steuerbord achteraus" schrillt. Zum erstenmal wird auf einem Kriegsschauplatz des Völkerkampfes das im Frieden oft geübte Torpedobootsabwehrmanöver gemacht. (In der Messe der „Goeben" erörtern Herren gerade, ob

des Gegners Boote das Geschwader vor Mondaufgang um elf Uhr erreichen würden.) „Breslau“ feuert. Dem Aufblitzen des Mündungsfeuers ihrer Geschütze folgen je zwei Blitze auf den russischen Torpedobooten. Ihre sechs Geschosse fehlen. Der Feind macht sich davon. Um ihm das Führen eines neuen Angriffs zu erschweren, nimmt unser Geschwader Kurs gegen See und fährt Ost zu Nord. In den 15-Zentimeter-Kasematten warten die Leute klar an den Kanonen in der freudig-eifrigen Spannung einer Friedensübung. Die Strahlen des aufgehenden Mondes huschen um elf Uhr pünktlich über das silbern aufblinkende Wasser. Des Gegners Boote können jetzt keinen Angriff mehr wagen. Unsere drei Schiffe schließen zusammen und laufen im Dämmerlicht des Morgens in den Bosporus ein.

Das Kreuzergefecht vom 24. Januar

Hinter „Seydlitz" mit der Flagge des B. D. A. (Befehlshabers der Aufklärungsschiffe) im Top laufen am 23. Januar S. M. Große Kreuzer „Moltke", „Derfflinger" und „Blücher" aus dem Hafen. Vorauf fliegen der Kiellinie der vier Schiffe die Kleinen Kreuzer „Kolberg" und „Stralsund" mit Torpedobootsflottillen in Form eines Bogens oder aufgespannten Schirmes, der stets Geschwader gegen plötzlichen Regen — von Granaten — zu schützen pflegt. Oben spähen auf allen Fahrzeugen die Augen der Kriegswachen ins Wehen aus Nordwesten. Unten schlummern Dienstfreie im Schlaf des Gerechten. Nach dem Zweck der Fahrt fragt vorläufig niemand. Bekannt ist er nur dem Admiral.

Der Morgen graut. Die Wache wird gewechselt. Vorn auf der Brücke der „Kolberg" hält als Kriegswachleiter ein junger Kapitänleutnant Ausschau. Im ersten Licht des über bewegter See klaren Tages sieht er halblinks voraus etwas wie ein schwelendes Streichholz über den Wellen und daneben rechts und links ein Dutzend schwarzer Schattenstriche. Er läßt das Glas am

Lederband von den Augen fallen, hebt die Hand zur Mütze und spricht, den Kopf drehend, zum Kommandanten rechts und ersten Offizier links: „Backbord voraus Kreuzer mit einem Mast und Zerstörer, also ... Engländer“ will er weitersagen. Aber den Mund unter seinem Glas öffnend, hat der Kommandant ihn unterbrochen mit dem Befehl: „Klar Schiff anschlagen!“

Auf den Wirbel schlüpfen drunten die vom Nachtdienst berußten nackten Heizer wieder in die Kleider statt ins Badewasser. Die Geschützbedienungen hasten auf ihre Posten, die Sanitäter zum Verbandplatz. Die Ingenieure treten in die Maschinen- und Heizräume, die Seeoffiziere auf ihre Gefechtsstellen und in den Kommandoturm. Durch enge schmale Ritzen spähen im Schweigen gespanntester Erwartung große, weite Augen, während die Herzen frohlocken: heute gibt's was!

Der Kapitänleutnant auf „Kolberg“ nimmt kein Auge vom Gegner, und bald speit der Kreuzer Eisen über das Wasser. Der Brite läßt drei Minuten verstreichen, ehe er mit einem Vordergeschütz den ersten Schuß tut. Damit beginnt ein Kampf der Artillerie zweier Kleiner Kreuzer. Auf dem feindlichen werden gute Treffer festge-

ſtellt. Auch der unſere erhält zwei, nämlich eine 15- und eine 10,2-Zentimeter-Granate. Die eine durchſchlägt das Mannſchaftsklоſett, die andere richtet noch geringeren Schaden an. „Kolberg“ hat heute noch gleiche Kampf- und Maſchinenkraft wie vor dem Gefecht und nur drei Tote und zwei Leichtverwundete an Beſatzung verloren. Die Treffer waren von ſo geringer Bedeutung, daß Kommandant und erſter Offizier erſt ſpäter von ihnen erfuhren und keinerlei Erſchütterung ſpürten. An Stelle der Gefallenen und Verletzten traten ſtill und flink Erſatzleute. „Kolberg“ blieb in Fahrt und wollte näher an den Feind. Aber „Stralſund“, die weiter rechts voraus des nach Nordweſt dampfenden Geſchwaders fuhr, hatte unterdeſſen an den Admiral auf „Seydlitz“ gemeldet: „Steuerbord voraus acht große feindliche Schiffe!“

Das Flaggſchiff antwortete mit einem Befehl, der das Geſchwader der vier Großen Kreuzer kehrt ſchwenken ließ und den Schirm von vier Kleinen Kreuzern zuklappte. In entgegengeſetzter Richtung wie vorher geht jetzt die Reiſe nach Südoſt. Der deutſchen Küſte ſind am nächſten „Kolberg“, „Stralſund“, „Graudenz“, „Roſtock“ und die Torpedoboote. Es folgen „Seydlitz“,

„Moltke", „Derfflinger" und am Schluſſe der Linie — auf letzter ruhmreich ſchöner Heldenfahrt — unſer „Blücher". Halten wir feſt, daß vor der Schlacht unſer Geſchwader ſo zur deutſchen Küſte fuhr.

Auf der Brücke der „Moltke" ſteht ein Kapitän zur See, der anderer Verdienſt und gute Augen zu würdigen verſteht und darum beim Erzählen nicht von ſich, ſondern dem Lotſen an ſeinem Ellbogen ſpricht: „Der Lotſe ſagte mir plötzlich, er ſähe Steuerbord achtern fünf Rauchwolken."

„Das werden fünf von den feindlichen Zerſtörern ſein, Lotſe!"

„Nein, Herr Kapitän! Dafür werfen ſie ein zu breites Bugwaſſer auf!"

Kommandant und Lotſe begutachten die fünf kaum ſichtbaren Schatten auf dem Wellengrau noch durchs Glas, als auf fünfhundert Meter halbrechts hinter ihnen eine große Granate ins Waſſer ſchlägt und eine hohe Waſſerſäule zurückwirft. Damit hatte der Feind ſich demaskiert. Entweder waren halbrechts hinter unſerem Geſchwader fünf bislang nicht gemeldete große Schiffe aufgetaucht, oder aber fünf von den vorher geſehenen acht hatten weit ausholend um

unſer Geſchwader von links nach rechts herumgegriffen. Das Feuer wird von uns ſofort erwidert. Um mehr Geſchütze zur Geltung zu bringen, marſchiert zunächſt der Gegner, dann unſer Geſchwader zu einer Staffel auf. Mit einem Abſtand von etwa zweiundzwanzig Kilometern fahren alſo in ſchräger Linie vorn vier deutſche und hinten fünf engliſche Schiffe geſtaffelt. In der Fahrt verſucht jede Einheit durch ſtändiges Drehen dem Feind möglichſt viel Geſchütze zuzukehren. Die Briten hatten mehr als wir. Wer Größe und Beſtückung des „Blücher“ kennt, darf etwa ſagen, daß wir im jetzt laufenden Gefecht mit dreieinhalb Einheiten gegen fünf kämpfen. Das Feuer der Briten konzentriert ſich zunächſt auf unſer letztes Schiff. Ein ſchwerer Treffer ſchlägt in die Maſchine, und „Blücher“ bleibt langſam zurück.

Schon ehe er endlich unter einem zweiten Treffer mit letztem Signal meldet: „Sämtliche Maſchinen verſagen“, ſteht er von der hinteren Brücke bis zum Heck in Flammen. In rieſiger Säule lodern ſie zum Himmel. Darum haben die Männer an Bord nicht gezagt. Es iſt vielmehr wahrſcheinlich, daß ſie, wie andere ihrer Kameraden auf anderen Schiffen, eigenhändig

Luken öffneten, weil sie lieber sinken und ertrinken, als Fahrzeug und Flagge dem Gegner ausliefern wollten. Ein Brand an sich scheint weniger gefährlich, als er aussieht. Trug doch schon nach dreiviertelstündigem Gefecht auch die Schanze des „Seydlitz" Brandwirkung. Das Schiff ist von den heimgekehrten Fahrzeugen „Seydlitz", „Moltke", Derfflinger", „Kolberg", „Stralsund", „Graudenz", „Rostock" das einzige, dem das zweistündige Feuern des Gegners wirklich eine Wunde schlug. Die Briten schießen nämlich auf allzu weiten Abstand, um dem Feuer unserer mittleren Artillerie fern zu bleiben. Wohl darum sehen wir an „Derfflinger" und „Seydlitz" je einen Treffer, der wohl an die Schiffswand schlug, aber sie so wenig beschädigte, daß das Einsetzen einer neuen Platte überflüssig ist. Die Granate, die auf „Seydlitz" die Schanze in Brand setzte, durchbohrte einen Turmunterbau und entzündete Munition. So gab es Feuer und Tote im Turm. Sonst ist auch „Seydlitz" unbeschädigt. Das Schiff war sofort nach Löschen des Brandes kampffähig, und so wenig Schaden ist dem ganzen Geschwader geschehen, daß der Admiral kein einziges Schiff ins Dock zu schicken hatte. Alle liegen zum Auslaufen bereit. Das Flicken des

„Seydlitz"-Turmes ist eine Sache von Tagen und wird durch an Bord geschickte Arbeiter besorgt.

Doch bleiben wir während des zweistündigen Feuergefechts zur Beobachtung der besseren Wirkung unserer eigenen Artillerie auf dem „Moltke". Unter schweren Treffern sackte zunächst von den fünf Schiffen der englischen Staffel das zweite vom rechten Flügel. Es blieb zurück, es „schor aus". Das dritte schloß auf, und es entstand eine Lücke zum bisherigen vierten Schiff! So folgten unserem Geschwader jetzt zwei Gruppen von je zwei englischen Schiffen. Das Ausgeschorene ward nicht wiedergesehen und ist wohl das Gesunkene.

Aber mit der Zeit sackten oder schwenkten gar kehrt auch die beiden jetzt vorn rechts stehenden Schiffe. Das ist erklärlich, da auf den Briten an Treffern fünf brandstiftende allein beobachtet wurden. Die englische Kampflinie war jetzt in Verwirrung und ihre Kampfkraft gebrochen.

Darum nur kann der Admiral des Feindes das Gefecht abgebrochen und sich zur Heimfahrt entschlossen haben. Weder das deutsche Minenfeld noch deutsche Unterseeboote, von

denen der englische Bericht erzählt, waren zu dieser Zeit in der Nähe, aber ... die Briten fertig!

Sie hatten sich blutige Köpfe geholt und konnten ihrem Gegner nicht folgen. Außer Gefecht gesetzt wurden von ihren Großen Kreuzern drei! Englische Blätter verkünden, daß die Reparatur Monate in Anspruch nehmen wird. Von unseren Fahrzeugen wurde eins, der mit Flaggen am Mast ruhmvoll ins Wellengrab gesunkene „Blücher", außer Gefecht gesetzt. Alle anderen an der Aktion beteiligten deutschen Schiffe blieben gefechtsfähig. Kein Kleiner Kreuzer ist — wie englische Berichte verkünden — gesunken. Nur „Kolberg" und „Stralsund" waren engagiert. Außerdem zugegen „Graudenz" und „Rostock". Alle vier sind unversehrt. Unser schöner Erfolg wird gemehrt durch die unbestreitbare Tatsache, daß einer der Großen englischen Kreuzer gesunken ist. Gewiß kann das Menschenauge irren, und gerade die Erregung des Gefechts weckt Sinnestäuschungen. Aber den Untergang des britischen Kreuzers haben gar zu viele Augen gleichzeitig gesehen, gar zu viele Lippen von den verschiedensten Orten gemeldet, als daß ein Irrtum obwalten könnte. Der Kom-

mandant der „Moltke“ erhält von seinem zweiten Artillerieoffizier zunächst Meldung von einer großen Explosion auf einem feindlichen Schiff. Der meldende Offizier hält seinen Vorgesetzten für Minuten von der Wirkung der Explosion auf dem Laufenden und schließt: „Das Schiff sinkt!“ Da geht die gleiche Meldung auch von zwei anderen Offizieren und verschiedenen Leuten des Schiffes ein! Sie wird an den Admiral weitergegeben. Später meldet das den Briten folgende Luftschiff die Abfahrt von vier Kreuzern. Kann noch ein Irrtum obwalten? Ausgeschlossen!

Über alles Lob erhaben war wieder die Haltung des Personals während des Gefechts. „Mit solchem Offizierkorps und solcher Mannschaft sich zu schlagen ist Vergnügen,“ sagte ein Kommandant. Während Sprengstücke der zu kurz gefallenen Granaten das Deck der (ohne jede Wunde abgekommenen) „Moltke“ besäten, ließ der Kommandant durch das Netz von Sprachrohren und Telephonen seine Leute von jedem Erfolg des Gefechts wissen. Ein unbeschäftigter Matrose greift in Freude über eine Nachricht zur Violine. Während es aus den Türmen des Schiffes kracht und von drüben heiße

Eiſengrüße ziſchende Waſſerſäulen hochwerfen, ſpielt er zum Schlachtentanz auf: „Es brauſt ein Ruf wie Donnerhall!“ Der Nächſte ſingt mit. Von Lippe zu Lippe hallt durch Munitionskammern und Geſchützürme, durch alle grauen kahlen Gänge der ſchwimmenden Burg von Stahl über den Lärm des Kampfes unſer feierlich ernſter und doch kampffreudig froher Schlachtengeſang.

Unſere Vorpoſten auf der Nordſee

Wer heute von der deutſchen Küſte nordwärts fährt, ſieht auf dem Waſſer ein Bild, ähnlich dem, das zu Lande unſere Heere in Rußland und Frankreich bieten. Am Ufer trägt ein Flaggſchiff das Oberkommando. An Bord wohnt dort in engen Kammern ein an Zahl überraſchend kleiner Stab, der zur Beratung Platz am runden Tiſch der Kajüte findet und aufſtehend raſch ſich über die Seekarten auf Nebentiſchen beugen kann. Hier wird gewägt, was die Flotte gegen ungeheuere, aber ihre Tatenluſt nicht lähmende Übermacht wagen ſoll. Hier erhellte frohes Lächeln der Anerkennung das Geſicht des Admirals, der mit heiterer Zuverſicht die bergeſchwere Verantwortung für die Sicherheit deutſchen Küſtenlandes und das kriegeriſche Handeln einer Seemacht trägt, als der mit Funkſprüchen eintretende Flaggleutnant vorlas: „Vor Liverpool engliſcher Dampfer von deutſchem U-Boot verſenkt.“ „Unſere braven U-Boote,“ ſchmunzelten die Lippen um den Tiſch. Und in der fernen Iriſchen See ſchmunzelte vergnügter, ja lachte wohl hell Kapitänleutnant

Herſing, Kommandant von „U 21“. Gute Laune und jugendlicher Frohſinn ſind auf den Fahrten des Waghalſigen ſtändige Reiſegefährten. Er hat ſeine Angewohnheiten. In der Nacht vor dem Aufbruch zu neuem Beutezug geht er gern längsſeit eines beſtimmten Linienſchiffes. Dort hebt er morgens den lachenden Kopf und die kühne Hand, wie in einem Verſprechen zum Abſchiedsgruß an die große Organiſation, die ihn mit guten Wünſchen in Gedanken an den Feind begleitet. Es iſt nämlich eigenartig, zu beobachten, wie auch die kleinſte Einheit der Flotte ſo in Verbindung mit der Leitung denkt und handelt, daß ihr Tun ſcheinbar durch alle Glieder unſerer ſchwimmenden Vorpoſtenkette bis ins Oberkommando geſpürt und verfolgt wird.

Vorbei an Großkampfſchiffen ſchaukeln wir. Im Zickzackkurs werden Minenſperren durchquert. Dann liegen Kreuzer auf grauer See. Von den Kolbenſtößen der Maſchinen unter Dampf zittern die Fahrzeuge wie in verhaltener Ungeduld. Ihre Kommandanten nennen ſich die glücklichſten Menſchen auf Erden, da es bisher nur ihnen gelang, den Gegner aus ſeinem Verſteck zu locken. Die Mannſchaft erzählt mit ſtrahlen-

den Augen von dem dämmernden Morgen, an dem ſie die hohe ſchwarze Küſte Englands aus der Nordſee wachſen ſah. Sie ſchwärmt vom Aufflammen über den explodierenden Gaskeſſeln von Hartlepool, dem ſchaurig ſchönen Bild, das deutſche Hände mit deutſchem Eiſen als ein Menetekel britiſcher Seeherrſchaft an den Horizont malten. Der Beſucher aber ſpürt mehr als daheim die eiſerne Zeit zwiſchen der Schiffe kalten, harten, nackten Wänden von Stahl, deren Farbenanſtrich als Brandträger mit jedem Reſt von Wohnlichkeit und Behagen über Bord fallen mußte. Darum hallt lauter als ſonſt der Dienſtlärm durch die ſchwimmende Feſte. Die ewig gleichgeſtellte Uhr ſteht auch im Krieg und auf Vorpoſten nicht. Abſeits ſchwimmt eine Zielſcheibe. Geſchütze heben oder ſenken das Maul an langem Hals, und hinter den runden Panzerröcken ihrer Türme raſſeln die langen Knüppel in den Rohren. Ernſter, eifriger, aber noch freudiger, williger als ſonſt wird geſchwitzt und geſchanzt, obwohl die Tage des Wartens in eiſigem Wehen aus Nordweſten gar lang und eintönig ſind. Kein Sonntagabend bei Spiel und Tanz folgt mit der Ablöſung zu kurzer Raſt im Hafen. Draußen wie drinnen liegt jedes

Fahrzeug alarmbereit. Nur selten und in Trupps geführt geht das Personal an Land, damit jederzeit auch der letzte Mann an den Feind gerufen werden kann.

Der Gürtel der Kreuzer schirmt nicht als äußerster Küste und Reich. Weiter draußen tragen wunderliche flache Kähne Männer in Blau, die in der Flotte „Schützengraben" des Krieges grimmigste Härte spüren. Ablösung kann sie nur selten ersetzen. Sie schlafen für kurze Stunden zwischen feuchten Wänden und stehen wachsam tagaus tagein in klingendem Frost oder in grausam die Backen beißendem Wehen. Die Gesichter sind blau, die Finger steif, klamm und kalt, aber warm schlägt auf treuer Wacht das deutsche Herz, das in Fährden und in Nöten noch nie so kernig echt wie jetzt sich zeigte.

Durch die Ketten dieser Kleinsten brechen wie zu Lande die Patrouillen der See, Torpedoboote oder Flottillen vor. Ihre rußigen Bewohner sind unwirsch, weil es anders kam, als sie hofften. Jauchzend fuhren sie nach der Mobilmachung aus und durften annehmen, daß Britannien die gewaltige Flotte für den Kampf, also Angriff auf unsere Küsten, geschaffen habe. Doch die Begegnung blieb aus. In sechs Monaten waren die

Engländer nur zweimal in der Nordsee zu sehen. Kein Wunder, daß die von der schwarzen Waffe mürrisch die Schultern heben: „Wegen so was hat man sich jahrelang schinden müssen!“ Ein schwarzes Boot flitzte von vorn am Kreuzer vorbei, um im Hafen Proviant zu holen. Als letztes deutsches Fahrzeug am Feind kehrte es vom Kreuzergefecht des 24. Januar heim, weil es schon vor der Begegnung der „Kolberg“ mit einem kleinen feindlichen Kreuzer eine leichte Maschinenstörung hatte. Es folgte zum Helfen bereit im Kielwasser des brennenden „Blücher“, bis der Gegner ihm die Ehre erwies, das kleine Ding aus schwersten Geschützen zu beschießen. „Aber wer gut aufpaßt,“ meinte der Kommandant von „V 5“, Kapitänleutnant v. E. ...., „ist sicher, nicht getroffen zu werden, und ich dachte bei der Sache an die Geschichte vom „Swinegel un sine Fru“, denn fielen die Dinger rechts, so fuhr ich links, und spritzte es links, so drehte ich nach rechts. Nur kam ich dabei vom „Blücher“ ab.“ Das Boot sah einen feindlichen Zerstörer sinken und nur vier der fünf übel zugerichteten englischen Kreuzer heimhinken. Verschiedene an Bord voneinander fernstehende Leute meldeten nach

Abfeuern zweier Torpedos, daß der eine Schuß getroffen und ein großes englisches Schiff in aufqualmender Dampfwolke zum Sinken gebracht habe.

Noch weiter als die Schwarzen fahren unter Wasser die Grauen hinaus, um ihre todtragenden schlanken Silberfische mit blutrotem Kopf gegen England schirmende oder England versorgende Schiffe abzuschießen. Auf vielen grauen Booten an unserer Küste zittern Männer in Ungeduld, es den Kameraden von „U 21" gleichzutun und Britannien den Gnadenstoß zu geben. Sie könnten es, und die eiserne Zeit heischt Herzen von Eisen, die ohne Erbarmen den Gegner vernichten. Was schert uns sein weinerlich Gewinsel von dem durch jeden Schlag unserer Waffen unfehlbar getroffenen britischen Baby. Was scheren uns belgische Flüchtlinge, denen „U 21" das Fleisch einer Mahlzeit versalzte. Belgische Flüchtlinge sollten als „Konterbande" gelten, weil England sie gewaltsam in den Dienst der ihm verbündeten Heere preßt, wie es früher durch Raub die Matrosen für seine Schiffe zusammenstahl.

Von den äußersten Vorposten schweifen die Gedanken zu den Kühnen, die über See der

jungen Flotte Lorbeer pflückten. Also kam die Rede auf die „Karlsruhe“, auf den Sieg des Grafen Spee, und schließlich fiel der Name Muecke. Dabei fiel etwas auf. Wir daheim hören von den Taten des waghalsig Tapferen, wie wir eine Geschichte von Wilhelm Raabe lesen, nämlich mit jenem Lachen, bei dem Rührung eine Träne an die Wimper drängt. Anders reden die Männer auf unseren schwimmenden Burgen von Stahl. Sie werfen, wenn der Name fällt, einer wie der andere in ungetrübt soldatischer Freude hell auflachend den Kopf zurück. Gewiß hätte der Unverzagte mit seinen Getreuen ein Wellengrab finden können, aber das dünkt seinen Kameraden unwesentlich neben der Tatsache, daß er ohne Waffen und Hilfsmittel noch feindlich Gut zu den Fischen schickte. Sein diensticher Bericht über das heldische Sterben der „Emden“ schloß: „So war es uns leider nicht vergönnt, beim letzten Waffengang unseres geliebten Schiffes mitzutun, aber wir werden versuchen, das wettzumachen.“ Laut spricht aus den schlichten Worten der „Emden“ unsterblicher Geist. „Wir“ sagt der Führer und läßt zur Flottenleitung auch die Mannschaft, mit der er sich eins weiß, reden, denn die Taten der „Emden“ vollbringen konnten

nur deutsche Seeleute, die wie deutsche Soldaten in Siegesfreude und Kampfesnot auf Gedeih und Verderb sich eins mit ihren Führern und wie in keinem anderen Land ihre guten, lieben und treuen Kameraden wissen. Glauben wir doch wirklich aus der Ferne zu sehen, wie bei den Fahrten unter Müller und Muecke alle Augen an Bord gemeinsam gespäht, ja alle Hirne gemeinsam geplant haben müssen, ehe die Hände gemeinsam so Wundersames leisten konnten. Und nur im gleich treuen Zusammenarbeiten und Zusammenhalten, im Geist der „Emden" und deutscher Soldaten, konnte Muecke „wettmachen". Alle Männer seiner nun geborgenen kleinen Heldenschar wußten, daß sie dem Vaterland auch Helden bleiben würden, wenn sie auf neutraler Erde die Waffen niederlegten. Aber die Flagge herunterholen wollte der auf eine Nußschale gerettete Geist der „Emden" auch in Ehren nicht! Er band das Tuch an eine neue Stange, wenn auch noch so klein! In Lumpen und mit leerem Magen, aber fröhlich und guten Mutes, setzte er zu neuen Abenteuern Segel, denn, wie nach Lebensmitteln, mußte Muecke ja auch nach Kleidern für die Seinen erst suchen.

Irgendwie fand er dann nicht nur Kleider,

sondern sogar einen Dampfer. Seine Bekannten in Kiel und Wilhelmshaven wären nicht erstaunt gewesen, wenn er sich weiter „verbessert“ hätte und in Hodeida mit einem britischen Dreadnought als Beutestück und Flaggschiff angekommen wäre. Der Deutsche aber zweifelt fast, wen er mehr lieben soll, den reifen, im kühnsten Wagen besonnenen ernsten Führer, der den Namen „Emden“ an die ewigen Sterne und in unsere Herzen schrieb, oder den tolldreisten jungen Erben seines Ruhms, der sorglos und mit dem Leben Fangball spielend es darauf ankommen ließ, wieviel Schaden und Spektakel er ohne Waffen und Hilfsmittel auf den Märkten des feindlichen Handels anrichten konnte.

Die schwarze Waffe im Kampf

Unsere Helden hielten noch Tsingtau. Es war um sieben Uhr abends des 17. Oktober 1914 und schon dunkel, als Kapitänleutnant Brunner mit S. M. Torpedoboot „S 90" vom Ankerplatz in der inneren Bucht durch die Sperren zum Angriff gegen die japanisch-englischen Blockadestreitkräfte in See ging.

Draußen stand vor des Feindes Linienschiffen und Kreuzern eine Kette seiner Zerstörer. Dreien mußte das Torpedoboot ausweichen. In hoher Fahrt dampfte es durch die Gefahrzone und kreuzte draußen auf der Suche nach des Gegners großen Schiffen. Gegen ein Uhr früh ward eins in langsamer Fahrt auf Tsalientau gesichtet. Der Kommandant drehte auf parallelen Kurs und beschloß den Angriff. Da der Himmel bewölkt und die Sichtigkeit kaum zwei Seemeilen war, konnte er unbemerkt dem Gegner mit großer Fahrt aufdampfen und sich vor ihm auf Steuerbordseite legen. Als er mit der Batteriepfeife das Signal „Rohre Steuerbord" gab, war das feindliche Schiff — ein Kreuzer von etwa hundert Meter Länge, mit einem Schornstein und

zwei Masten — so deutlich zu sehen, daß er auf das Anstellen des Scheinwerfers verzichtete.

Auf achthundert bis tausend Meter vom Gegner stellte der Kommandant den Maschinentelegraphen auf „äußerste Kraft voraus". Die Nerven gespannt und die Augen geweitet, standen die drei Rohrmeister bei den Torpedorohren. Auf fünfhundert Meter vom Feind drehte der Kommandant mit Hartbackbordruder zum Schuß ab und gab Erlaubnis zum Feuern.

Das vordere Rohr wurde sofort, das mittlere fünfzehn und das achtere zwanzig Sekunden später losgemacht, während das Boot im Abdrehen dem Gegner sich auf dreihundert Meter näherte.

So wurde der Feind überrascht. Erst beim Aufblitzen des Schusses aus dem vorderen Rohr gaben seine Hörner, zu spät, ein Alarmsignal. Nach dem Auftreffen des achteren Torpedos schlug vom Kreuzer eine Flammenlohe auf. Ein Donnerkrachen erschütterte die Luft. Sprengstücke von geborstenen Granaten fielen so dicht um „S 90", daß die Männer an Bord glaubten, der Feind habe sie mit allen Geschützen zugleich unter Feuer genommen. In Wirklichkeit hatte der Treffer die Munition an Bord des Kreuzers entzündet.

Das feindliche Schiff sank schnell. Die Besatzung war verloren. Aber das Donnerkrachen der Explosion und das Auflodern der Flammensäule hatte den Angreifer und sein Glück den feindlichen Zerstörern wie großen Schiffen in der Arkonasee und Schatsekoubucht verraten. Bald meldete der F.-T.-Gast von starkem gegnerischem Funkenverkehr. Das Knattern erzählte, der Rückweg nach Tsingtau sei dem Torpedoboot abgeschnitten. Der Kommandant entschloß sich zur Fahrt auf die hohe See, mit Kurs nach Süden. Der Gegner folgte. Noch unsichtbar, rief er durch Funkspruch neue Streitkräfte heran, und um zwei Uhr dreißig Minuten schon kam von Süden der erste feindliche Kreuzer „S 90" entgegen. Unser Schiffchen war umstellt. Nach anderthalb Stunden mußte es hell und das Lied zu Ende sein. Aber schließlich hatte das Boot mit Versenkung eines großen feindlichen Schiffes seinen Daseinszweck erfüllt. Es galt nur noch, dem Kaiser die Besatzung zu erhalten und zu verhindern, daß Fahrzeug und Flagge als wohlfeile Beute in Feindeshand fielen. Der Kommandant entschloß sich, zur Küste zu fahren, seine Leute zu landen und dem Boot ein Grab in Ehren zu rüsten. Wir sehen nun einen Vorgang, der an

das Verſenken der „Ayeſha“ erinnert, und hören, daß Brunner wie Muecke durch mühſeligen langen Marſch ſeine Mannſchaft dem Vaterland rettet. Nichts darf uns mehr freuen als die Tatſache, daß ſo jede Leiſtung unſerer Tapferen eine Parallele findet. Mag es anfänglich ſcheinen, als ob ſie weder zu überbieten noch nachzuahmen ſei. Bald hören wir von ähnlicher Umſicht, Tatenluſt und Dienſttreue eines ſchlichten jungen Offiziers, den die Gelegenheit als reifen und klugen Führer offenbart. Wie Muecke findet auch Brunner draußen in Not oder Gefahr jeden Deutſchen bereit, dem Vaterland in Treue ein Helfer und Diener zu ſein. Ja, „Deutſchland hoch in Ehren, du heil'ges Land der Treu',“ du haſt's nicht nötig, wie Britanniens Krämervolk Geld zu bieten, um unter deinen Söhnen drinnen Streiter und draußen Helfer zu werben.

Von der Dunkelheit beſchirmt, kann Kapitänleutnant Brunner um vier Uhr dreißig Minuten morgens die Küſte ſichten und ſich auf vier Meter an den Strand loten. Aber die Dünung iſt ſchwer, und die Brandung läuft ſo ſtark, daß er in tieferes Waſſer zurückgehen muß. Dort läßt er ſeine Munition wie die Verſchlußköpfe der Geſchütze über Bord werfen und die Reſervetorpedos mit ein-

gerücktem Sinkventil abfeuern. Sein Funkenapparat schickt der Signalstation in Tsingtau die letzte Meldung: „Nach Vernichtung des japanischen Kreuzers „Takatschio" Boot an der Südküste gesprengt; Besatzung ausgeschifft; keine Verluste", und wird zerstört.

Im blauen Anzug mit umgebundenen Schwimmwesten läßt Brunner die Besatzung antreten: „Wir werden unser Fahrzeug nicht vergessen, Leute! Es hat uns in seiner letzten Stunde noch zu schönem Erfolg getragen. Nehmen wir Abschied von „S 90" mit dem Ruf: Seine Majestät der Kaiser, unser geliebter König und Herr, er lebe! Hurra, hurra, hurra!"

Die Augen brennen, als die Besatzung für eine Minute schweigend steht. Brunner zögert, aber ruft dann laut und fröhlich: „Flagge und Wimpel niederholen!" Flagge und Wimpel werden geborgen. „S 90" lebt nicht mehr, ist jetzt kein Kriegsschiff, sondern tote Materie.

Bündel von Sprengpatronen werden im Fahrzeug verteilt und die Leute ausgeschifft. An einer Manilaleine schwimmen sie durch die Brandung, die das Dingi nicht durchfahren kann. Viel Vorrat für den Marsch läßt sich bei solcher Landung nicht mitnehmen. Schließlich ist nur noch der

Kommandant mit dem Torpedomaſchiniſten, einem Maat und einem Heizer an Bord. Er ſchickt die gelandete Mannſchaft fünfhundert Meter vom Ufer, um ſie gegen Sprengſtücke zu ſchützen, und gibt Befehl zur Sprengung. Nach Anſchlägen der Zündſchnur ſteigen auch die Letzten von „S 90" ins Dingi und fahren davon. Acht Minuten ſpäter fliegt das Torpedoboot auf und ein Hagel von Sprengſtücken weit ins Land. Der Kommandant läßt nochmals zum Wrack rudern und überzeugt ſich, daß kein Feind es mit Nutzen verwenden kann. Dann folgt er durchs Waſſer den Seinen und befiehlt gegen ſieben Uhr früh den Abmarſch ins Land mit der Abſicht, Schanghai zu erreichen und von dort mit dem Gouvernement Tſingtau in Verbindung zu treten.

An Landkarten hat er zwei Blätter aus dem Atlas der „China Inland Miſſion" und darum nur eine ungefähre Ahnung, wo er iſt. Er folgt einer am Ufer im Sand verlaufenden Straße nach Weſten und ſieht ein Dorf. Chineſiſche Landleute wandern entgegen. Verſtändigung iſt unmöglich, aber es gelingt, in der Ortſchaft Kulis zum Schleppen von Proviant und Gepäck zu dingen. Da Auskunft nicht zu erhalten, aber Träger gemeinhin einem Ziel mit Bett und Nah-

rung zuwandern, folgt Brunner den Kulis vorläufig auf gut Glück. Er hofft, einem sprachkundigen Chinesen zu begegnen und sieht sich gegen ein Uhr mittags vor der Kreisstadt Jitschau. Kunde von seinem Kommen muß ihm vorangelaufen sein, denn aus dem Tor marschiert eine Truppe. Der führende Offizier lädt ihn in den Yamen im Ort. Die deutsche Mannschaft bleibt draußen.

Neben den drei Steinstufen zur Haustür unter dem geschwungenen Dach des Yamens lehnt an der Wand ein klugblickender junger Chinese, macht sich dem Kapitänleutnant als Herr Liu Lan Giae bekannt und ist bereit, als Dolmetscher zu dienen.

Einen hochgewachsenen, verbindlichen Herrn sieht Brunner im Bezirkshauptmann Wang Gia Gin vor sich. Er trägt die unserer Konsularuniform ähnliche, moderne Amtstracht von schwarzem Tuch mit Goldstickerei, scheint sehr sicher und gewandt und ist so höflich wie hilfsbereit. Nur warnt er vor hastigem Aufbruch ins Inland, denn natürlich will er über den Draht den Rat seiner Vorgesetzten einholen. Wohl darum auch bittet er um ein Schriftstück. Der Kapitänleutnant gibt zu Papier, wie er nach China gekom-

men ist, und erklärt sich bereit, seine Waffen abzugeben, um die Neutralität des Staates zu achten. Jetzt bittet der Bezirksamtmann die Offiziere, den Yamen zu beziehen, und quartiert die Mannschaft in einem Tempel ein. Die Herren werden gastfrei bewirtet, die Leute mit Eiern und Brot versorgt. Nachts steht eine chinesische Wache vor dem Tempel, in dem auf ihren Wunsch die Offiziere bei der Mannschaft schlafen. Es regnet, und das ist für den Bezirksamtmann Anlaß, morgens zu erklären, der Weitermarsch könne nicht angetreten werden, weil die Flüsse am Weg aus den Betten getreten seien. Brunner nickt verständnisinnig und wundert sich keineswegs, als er auch am nächsten Morgen, dem 20. Oktober, von neuen unüberwindlichen Hindernissen auf der Straße nach Schanghai hört. Doch auf Drängen darf er um elf Uhr vormittags aufbrechen. Waffen und Munition nimmt er mit. Dafür begleitet ihn ein chinesischer Leutnant mit zwanzig Mann. Kulis tragen Gepäck und Proviant. Der Dolmetscher Liu Lan Giae schließt sich an und sorgt unterwegs mit viel Eifer für Verpflegung und Unterkunft.

Der Marsch sollte über Kuetschou und Ichowfu zunächst nach der Station Tsautschuang am kur-

zen Seitenstrang der Eisenbahn Tientsin-Pukau führen. Am ersten Tag watete die Truppe durch zwei Flüsse, deren Wasser die Knie netzte, und nächtigte abends in der Schule des Dorfes Schenting. Am nächsten Tage schloß sich ein zweiter Offizier mit Fahne und Leuten an. Die Kolonne wanderte durch Bergland bis zum Quartier im Tempel von Dju Nue Puo. Am Mittag des 22. Oktober feierte der Führer unserer kleinen Schar in der Kreisstadt Kuetschou den Geburtstag der Kaiserin durch eine Ansprache an die Mannschaft, als ob er nicht hinten in China, sondern daheim in Schlickstadt wäre. Der Bezirksamtmann schickte ein auf Landesart gekochtes Festessen, und um drei Uhr zog Brunner zwischen aufgeweichten Feldern weiter.

Am späten Nachmittag des 24. Oktober geleitete eine neue Eskorte die Wanderer in die Kreisstadt Jchowfu. Heraus kamen drei Landsleute, die Missionare Peulen, Seidel und Stangier, mit der Einladung, Quartier in der Mission zu beziehen. Dort machten dem Kapitänleutnant zwei Stabsoffiziere Besuch, um im Auftrag des Militärgouverneurs der Provinz den Weitermarsch zu besprechen.

Sonntags, am nächsten Morgen, machte Brun-

ner den Offizieren Gegenbesuch. Die Mannschaft kaufte ihre Marschausrüstung, namentlich Strümpfe ein. Der Mandarin U Bau Chao lud unsere Offiziere mit den Missionaren und den beiden chinesischen Stabsoffizieren in den Yamen zu Tisch. An der auf europäische Art gedeckten, blumengeschmückten Tafel plauderte der Gastgeber, ein launiger, wohlbeleibter Herr reiferen Alters, von den ihm bekannten Offizieren unseres dritten Seebataillons.

Nun schloß sich Pater Peulen dem Weitermarsch an. Ein kerndeutscher Mann, erheiterte er Offiziere und Leute durch fröhlichen, derben Witz. Obwohl bei Jahren, sorgte er mit nie ermattender Rüstigkeit und aufopferndem Eifer auch für das leibliche Behagen seiner Landsleute und überwand jede Schwierigkeit, die das Weiterkommen zu verzögern drohte. Das starke nationale Empfinden und die große Vaterlandsliebe, die aus seinen Worten sprachen, ließen ihn auch durch Taten deutscher Sache mit allen Kräften dienen.

Regengüsse machten dann die Wege weich und glatt. Der lange Marsch war beschwerlich, obwohl das Gepäck der Kolonne auf Karren folgte. Beim täglichen Durchwaten von

Flüſſen traten die Pferde oft bis zum Bauch ins Waſſer.

Weit vor dem Dorf Tſauchuang, der Bahnſtation, warteten wieder hilfsbereite deutſche Landsleute. In Lincheng lud ein Deutſcher die ganze Kolonne in ſein Haus, und auf dem Bahnhof von Pukau ſtanden hurrarufend alle Deutſchen von Nanking, um die Unſeren zur Raſt in ihr Heim auf fremder Erde zu führen.

Die Marine in Feldgrau

Als das ſchnelle Vordringen unſerer Weſtheere baldige Eroberung von Antwerpen und Beſetzung der belgiſchen Küſte verſprach, begann die Leitung der Marine ſowohl den Flankenſchutz der Operationen zu Lande wie das Schaffen einer neuen Baſis für Unternehmungen gegen England vorzubereiten. Ihr Befehl zur Aufſtellung einer Marinediviſion in Kiel und Wilhelmshaven zerſtörte anfänglich das Hoffen von Seeleuten, die vom Kampf in der lieben fahrenden Flotte träumten. Doch heute drängen ſich an Bord Gebliebene zum Dienſt in Flandern. Die Ausführung des in den letzten Auguſttagen ergehenden Befehls heiſchte ungeheure Arbeit, die mit einer organiſatoriſchen Glanzleiſtung ſchier im Fluge vollbracht wurde. Sogar die Marineinfanterie — im Frieden nur als Beſatzungstruppe unſerer Reichskriegshäfen gedacht — mußte für die Verwendung als Feldtruppe in Feindesland erſt ausgerüſtet werden. Den neu zu ſchaffenden Matroſenregimentern aber fehlte neben der Ausrüſtung jedwede Erfahrung im Kampf zu Lande. Doch ſeemänniſches

Anpassungsvermögen überwand alle Schwierigkeiten. Offiziere, die nur aus Büchern von der Bagage einer Feldtruppe gehört hatten, stellten sie für ihre Truppen zusammen. Sie riefen Feldbatterien ins Leben, fuhren Kutschpferde als Bespannung ein, bildeten in Hast Leute, die nie auf einem Gaul gesessen, als Fahrer und Kanoniere aus und erlebten später im Kampf, daß die Improvisation den Gegner zum Schweigen brachte. Munitionskolonnen, Eisenbahnbetriebskompagnien, Feldbäckereien und Pionierkompagnien wurden geschaffen, und allen kam gar schnell die Gelegenheit, sich vor dem Feind zu bewähren. Den Eisenbahnern des Marinekorps ward die Aufgabe, die längs des Meeresufers laufende belgische Küstenbahn zu Nutzen namentlich der Arbeit an den neuen Küstenbefestigungen in Betrieb zu setzen. Das Staunen von Fachleuten erregte die Arbeit der Pioniere, die meist aus dem Torpedobootspersonal, also einer Elitetruppe von Mechanikern und geschulten Handwerkern, gewählt wurden. Es fehlte den neuen Formationen wie an Erfahrung auch an Material bis herunter zum Rucksack, Fahrrad und Kochgeschirr. Aber froher Eifer und hingebende Diensttreue leisteten ein Wunder.

Schon am 3. September fuhr der Stab der Diviſion nach Brüſſel auf den Kriegsſchauplatz. Ihr Kommandeur war Admiral v. Schroeder, der nicht nur der Marine bekannt iſt als der harte, eckige Typ des altpreußiſchen Offiziers mit eiſern ſtrenger Hand, aber warmem Herzen. Noch ohne Kolonnen, Feldküchen und Zelte folgte die Truppe in einzelnen Regimentern, ja Bataillonen, um in der belgiſchen Hauptſtadt zuſammenzutreten. Aber Abteilungen der Armee, die feindliche Vorſtöße nordöſtlich von Brüſſel abgeſchlagen hatten, mußten zu neuer Verwendung marſchieren. In die geräumten Stellungen warf die Heeresleitung aus dem Eiſenbahnzug die jungen Truppen der Marine. Hier wenigſtens glaubten die Führer in Ruhe die organiſatoriſche Arbeit vollenden und die Mannſchaft für den Kampf zu Lande ausbilden zu können. Doch der große Lehrmeiſter Krieg wollte ſelbſt die Diviſion in ſeine harte Schule nehmen. Gegen die kampffremde, noch nicht fertig ausgerüſtete Truppe richtete ſich der wuchtige und überraſchende Stoß, den König Albert aus Antwerpen mit fünf Diviſionen gegen die rückwärtigen Verbindungen der deutſchen Heere führte. In zähem, mehrere Tage währendem Kampfe wurde, bis

Unterstützung kam, der feindliche Angriff aufgehalten, nicht von einem Wall, sondern von einer gar dünnen grauen Linie, die mit der Marinedivision eine Landwehrbrigade bildete. Im Wissen, daß die Linie nicht reißen noch wanken durfte, boten Armee und Marine Schulter an Schulter in unerschütterlichem Ausharren der Übermacht die Stirn, und wer unter den Kämpfern war, lernte mit Stolz auf die Kameraden von der Schwesterorganisation blicken. Noch heute scheint denen von der Marine aus leuchtenden Augen das Herz im Leibe zu lachen, wenn sie erzählen, wie ihr Divisionsstab spät in der ersten Gefechtsnacht den Kommandeur der Landwehrbrigade zur Besprechung suchte und den Generalleutnant v. Mayer bei seinen vordersten Außenposten im Feuer fand. Die ernsten und blutigen Tage führten kampffrohe Soldaten von kernigster Art zusammen. Sie fühlten als Führer, daß nur ihr Vorbild das unerschütterliche Ausharren gegen des Gegners ununterbrochenes Anstürmen erzwingen könne. Da war der Admiral, der später, die Hände auf die Hüften gestemmt, mit einer winzigen Bootskanone breitbeinig auf den Strand von Ostende trat, um

feindliche Zerstörer zu verjagen, und Generalleutnant v. Mayer, der in Erfüllung des Sehnens seines tapferen Herzens siegreich den Heldentod in vorderster Kampfstellung fand.

Ende September wurde die Marinedivision dem 3. Reservekorps angegliedert. General v. Beseler suchte den Stab im Quartier auf, legte dar, wie er die Truppen bei der Belagerung von Antwerpen zu verwenden denke, und sagte etwa: „Vor die leichteste Aufgabe stelle ich die Division wahrlich nicht, aber die Ausführung wird die schon mit Blut geweihte Waffenbrüderschaft zwischen Armee und Marine mit einer historischen Waffentat besiegeln!"

Die Worte zündeten. Die Herzen schlugen höher, als die Division im Marsch nach Norden an den Feind ging. Mit stürmender Hand nahm sie die Stellungen des Gegners vor Mecheln, warf ihn in die Stadt und stieß nach, während Engländer und Belgier die Straßen mit Granaten belegten. Feuersbrünste flammten im Ort, als am Abend des zweiten Gefechtstages Matrosen die Kriegsflagge auf der Kathedrale heißten und der Divisionsstab in Mecheln Quartier bezog.

Jetzt gegen Fort Waelhem angesetzt, kämpfte

die Diviſion drei bis vier Tage um das ſtarke Werk. Unter ſchwerem Feuer machte ſie allmählich den zunächſt frontalen Angriff zu einem leicht umfaſſenden. Als unſere 42er gewirkt hatten, ſtieg drüben die weiße Flagge auf, und der Feind wollte flüchten. Batterien der reitenden Matroſenartillerie verlegten ihm durch Granaten den Weg. Er kapitulierte, und wieder wehte die Reichskriegsflagge über feindlicher Erde und einem Erfolg.

Nochmals riß der ungeſtüme Angriff gegen die Feſtung auch die Marinediviſion vorwärts. Durch ſumpfiges Land bahnte ſie ſich einen beſchwerlichen Weg gegen die mit Geſchütz und Maſchinengewehr geſpickte Netheſtellung. Der feuchte Boden bot unüberwindliche Hinderniſſe, aber durch den Abſchnitt des Reſervekorps vordringend, umfaßte ſie den Gegner von rechts und gelangte faſt in den Rücken der Stellung des Feindes. Nach ſeiner Flucht erzählten von guter Schießfertigkeit der Marineinfanterie und Matroſenregimenter viele Tote, bei denen nach belgiſchem Brauch das Zivilpäckchen lag.

Dann wirkten unſere Geſchütze gegen die Stadt. Der Wunſch, ſie zu erhalten, führte ihre Väter nach Mecheln und zur Kapitulation.

Kein Siegeszug mit Kling und Klang und Schmuck von grünen Reisern, sondern ein Einmarsch von nüchtern praktischer Art brachte unsere Truppen nach Antwerpen. Den Patrouillen und Vortruppen, die sich durch Breschen im Befestigungsgürtel schon vor der Kapitulation einen Weg in die Stadt bahnten, folgten einzelne Stäbe, Bataillone und Regimenter. Nur hie und da wurde Spiel gerührt. Die Matrosenregimenter zogen ungesäumt nordwärts ans Wasser und zu den Scheldeforts, um die Werke wieder zur Verteidigung einzurichten. Zu ihrer Freude durften die Seeleute wieder Arbeit auf dem Wasser tun. Der Gegner hatte die Brücken über die Schelde zerstört. Die geflüchtete Bevölkerung wollte heimkehren, aber fand den Weg gesperrt. Der Matrose fühlte sich lachend in seinem Element, wenn er als Fährmann für Tage und Nächte die Flüchtlinge mit dem wunderlichsten Hausrat, mit Katzen, Kühen und Kälbern auf Dampfern ans Ufer ihrer Heimstätten trug.

Truppen der Belagerungsarmee traten unterdessen den Vormarsch durch Belgien auf die Yser an. Die Marine mußte zu ihrem Flankenschutz die Befestigung der flandrischen Küste be-

ginnen. Nach zehntägigem Aufenthalt in Antwerpen brach die Diviſion nach Weſten auf. Sie beſetzte Zeebrügge, Blankenberghe und Oſtende, aber konnte zur Verteidigung der Küſte gegen feindliche Angriffe vorläufig nur in Antwerpen eroberte Geſchütze aufſtellen. Der Matroſe legte wieder das Gewehr ab und baute als Erdarbeiter im Sand der Dünen Batterien. Daß Zeit nicht zu verlieren war, bewies die Beſchießung der Schleuſen und der Mole von Zeebrügge durch große engliſche Schiffe. Die Marineinfanterie fand am rechten Flügel unſerer weſtlichen Front Verwendung. Eine dort kämpfende Landwehrbrigade wurde am 8. November der Diviſion unterſtellt. Admiral v. Schröder beſchloß, Lombartzyde zu nehmen und den Gegner auf Nieuport zurückzuwerfen. Am Nachmittag des 9. November erhielt Oberſt Leſſing Befehl, mit dem 5. und 8. Bataillon der Marine-Infanteriebrigade das Landwehrregiment in der Stellung ſüdlich der Straße Middelkerke—Lombartzyde abzulöſen. In die Stellung nördlich der Straße rückte das 1. Bataillon. Der Gegner lag drei- bis vierhundert Meter vor der Front. Als Reſerve wurde der Reſt der Diviſion bei Middelkerke und Wilskerke

bereitgestellt. Nach ruhiger Nacht setzte am 10. November die Vorbereitung des Infanterieangriffs durch die Artillerie der Marinedivision ein. Doch waren die feindlichen Batterien nicht zu erkennen. Daher erging erst für den nächsten Tag der Befehl: „Die Division greift morgen den Gegner zwischen Meer und Boter Dyk an, setzt sich in Besitz seiner Stellung und stößt bis zum Südrand von Lombartzyde vor."

Nach andauerndem Artilleriekampf befahl der Admiral am 1. November um ein Uhr fünfzehn Minuten nachmittags den Angriff der Infanterie. Ungestüm brach sie zu beiden Seiten der Straße vor und hielt gegen vier Uhr nachmittags Lombartzyde in Besitz. Rechts der Straße, in den Dünen, hemmte jedoch ein dem Angriff entgegenwehender, blendender Sandsturm den Drang nach vorn. Die Gewehre versandeten und versagten nach Abgabe weniger Schüsse. Für anderthalb Stunden schon stockte der Angriff, als vom äußersten rechten Flügel am Meer der Führer der dritten Kompagnie zum Flankenstoß mit dem Bajonett ausholte. Das sah der Kommandeur, der bei der vierten Kompagnie mit der Fahne lag. Er ließ das Feldzeichen entfalten und heben. Freund wie Feind weithin

sichtbar wehte es vor der Front, und mit brausendem Hurraruf sprang die Truppe zu todesmutigem Sturm auf die Füße. Der Sand, den sie durchwatete, trank das Blut von neun Offizieren und hundertfünfundsiebzig Mann, die tot oder verwundet sanken, aber der Gegner floh, und Verfolgungsfeuer aus Maschinengewehren mähte ihn nieder. Um vier Uhr dreißig Minuten nachmittags wurde der Schaft der Fahne in den Sand der befohlenen Endstellung auch nördlich der Straße gestoßen.

Bis zum 1. Februar, dem Tag der Ablösung durch Truppen der Armee, lag die Division am rechten Flügel der deutschen Westheere im Kampf und schlug namentlich im Dezember und Januar erbitterte feindliche Angriffe von Land wie See her ab. Dem Feuer englischer Schiffsgeschütze antwortete damals nur das von Feldbatterien. Von ihrer guten Wirkung erzählt ein unlängst veröffentlichter Bericht des britischen Admirals Hood.

Heute würden britische Fahrzeuge nach einem Angriff schwerere Verluste zu buchen haben. Das Marinekorps, zu dem die Division im Dezember anwuchs, hat die Küste befestigt. Zwischen der holländischen Grenze und Middel-

kerke trägt mit Beton beſchwerter Dünenſand Batterie neben Batterie von ſchweren und ſchwerſten Geſchützen. Im Lauf von zwei bis drei Monaten entſtand die wohl ausgedehnteſte und ſtärkſte Küſtenbefeſtigung der Welt. Schier überwältigend eindrucksvoll droht ſie nach Nordweſten mit permanenten Werken, die dem militäriſchen Willen zu dauernder Behauptung entſchloſſenen Ausdruck geben. Jubeln möchte dort deutſcher Stolz im Bewußtſein, daß nur deutſche Kraft und deutſche Kunſt in ſo kurzer Friſt ſo für die Ewigkeit bauen konnten. Danaidenarbeit muß es ſchon geweſen ſein, den flüchtigen Sand der Dünen an den Grund zu feſſeln, aber ſie wurde über Nacht geleiſtet wie das mühſelige Heranſchleppen von Material und ſchwerem Geſchütz. So lange ſtehen die Batterien ſchon kampfbereit, daß die in den Werken wohnenden Leute der Matroſenartillerie jetzt ihrem Alltagsdienſt und der Aufgabe, ſich das Daſein behaglich zu machen, leben. Im Sand unter den Geſchützſtänden bergen bombenſichere Unterſtände geräumige, von elektriſchem Licht erhellte Stuben mit Kaſernenbetten. Der Chefarzt keines Lazaretts auf deutſcher Erde kann einen ſchmucker, ſauberer und praktiſcher eingerichteten Operations-

ſaal als den Verbandsplatz unter dem Dach von Dünenſand an der flandriſchen Küſte zeigen. Unſere Matroſen ſind Baſtler und finden Techniker oder geſchulte Handwerker jeder Art unter ſich. Sie bauen Waſchſtände mit fließendem Waſſer, legen hinter den Batterien Gärten, ja kunſtvolle Anlagen an, ziehen Blumen oder Gemüſe und pflanzen Bäumchen. Als Blumentopf, über deſſen Rand die Ranken von Schlingpflanzen fallen, findet die angeſchwemmte feindliche Mine Verwendung. Aufgefiſcht werden ſo viele, daß die ſachverſtändige Entleerung eine erkleckliche Mehrung unſerer Sprengvorräte bringt. Die große kugelrunde Eiſenhülle beſtreicht der Matroſe mit weißer Farbe, malt die Flagge, den Adler oder ein Witzwort darauf, füllt ſie mit Erde und Pflanzen und ſtellt den Topf als Zierat auf. Deutſche Liebe zur Natur und ihren Geſchöpfen bekundet er auch den Vögeln. Das Neſt der Droſſel im Geſtrüpp des Reviers weiß wie jeder Matroſe der Batterie auch ihr Kommandeur mit verbundenen Augen zu finden. Natürlich wird der Batterievogel inſpiziert und revidiert, aber auch in den Verpflegungsliſten geführt. Zwiſchen Himmel, Waſſer und Sand mögen die Tage manchmal ſchleichen und ein-

tönig ſcheinen. Doch der Beſchäftigungsplan hängt wie daheim an der Wand der Kaſematte und ſorgt für Bewegung, die unſere Leute froh und geſund auf der Wacht am Meere hält. Die Offiziere tummeln ſich nachmittags zu Roß beim Reitunterricht und waren öſtlich Blankenberghe gerade dabei, als das Alarmſignal ſchrillte. Flugs ſprangen ſie von den Pferden in den Sand. Gerte in der Hand, liefen ſie in die Batterien, wo die ſtämmigen Rieſen der Matroſenartillerie in freudiger Erwartung zu den Geſchützen eilten. Einen feindlichen Zerſtörer zeigte der wachhabende Leutnant in der 15-Zentimeter-Batterie dem vom Lauf hoch atmenden Kommandeur. Auf eine Entfernung von etwa vierzehn Kilometer ſchimmerte ein leichter ſchwarzer Schatten durch loſes Grau, das tief unter heiterem Himmel über dem Waſſer hing. Seemannsaugen ſehen ſchärfer: „Hat Kurs nach Oſten," murmelt beſtätigend der Oberleutnant und gibt das Kommando: „Erſter Zug feuern!" Der Telephondraht trägt es zu zwei Geſchützen. Zwei Matroſen ziehen ab. Aus jedem Stahlmund ſchlägt eine Flamme. Papierfetzen und Rauch wirbelt eine Welle von Hitze auch nach hinten über den Stand. Aber weit geöffnet blicken die

Augen der Bedienungsmannſchaft durch den Qualm zum Ziel, während derbe Fäuſte den Verſchluß aufreißen und haſtig eine neue Granate ins Rohr drücken. Der lachend frohe Eifer und die Freude, endlich einmal Britenpelze ſengen zu können, beflügelt die Arbeit. Eine Minute wohl dauert es, bis die ſpähenden Augen dicht bei dem ſchwarzen Schatten in loſem Grau drüben zwei hohe Waſſerſäulen aufſpritzen ſehen. Dann ſauſen die Granaten des Nachbarzuges hin. Im Nebenwerk kracht die Salve einer ganzen Batterie.

Bald ſchlagen ſechs klobige rechte Fäuſte befriedigt in die flache linke Hand. „Getroffen!“ murmeln ſechs ſchmunzelnde Lippenpaare. Der ſchwarze Schatten ſcheint noch kleiner. Im rechten Winkel zur Küſte, Heck oder Bug zu unſeren Batterien gekehrt und ſichtlich bewegungslos, alſo havariert, liegt der feindliche Zerſtörer. Aber noch ſchwimmt er, und neue Salven krachen. Die Minuten ſchleichen. Der Schatten wächſt wieder und ſcheint zum Ufer zu treiben. Ganz plötzlich reckt er Bug oder Heck hoch aus dem Waſſer, wälzt weidewund ſich auf die Seite und — ſchwimmt kieloben! Die Mienen der Männer im Geſchützſtand härten ſich um grimmig geſchloſſene Lippen. Die rührigen Hände ſinken am

Leibe herab. Die Arbeit der Vernichtung des Feindes ist getan. Das Werk der Rettung von Menschen in Seenot beginnt. Zwei kleine Fahrzeuge unserer Vorpostenflottille halten von Westen in flinker Fahrt auf das Wrack zu. Da kommt hinter dem gekenterten Schiff eine Rauchfahne in Sicht. Ein zweiter britischer Zerstörer mit Kurs auf den wegsackenden wird gemeldet. Die Batterien nehmen das Feuer wieder auf. Es währt wenige Minuten, dann flüchtet der Gegner.

Unsere Dampfer nahmen die unversehrt in ihre Boote gestiegene Besatzung der „Maori" und auch einen mit begreiflicher Wut sein Pech verfluchenden jungen Offizier mit der Bemannung zweier zur Rettung ausgeschickter Boote des „Crusader" gefangen. Englische Zeitungen behaupten, daß unsere Seeleute sich keine Mühe gäben, nach dem Kampf Briten aus Seenot zu retten. Wir können antworten, daß wir die Mannschaft nicht nur kranker, sondern auch gesunder englischer Schiffe „retten".

Das Korps lebt gegen Bezahlung durch Beitreibungsschein von dem Land, das es behauptet. Nur eine geringe Zufuhr von Getreide schien nach Vermahlen der gefundenen Vorräte durch die

Intendantur erforderlich. Wahre Schätze an Nahrungsmitteln bargen die Badeorte längs der Küste, weil unsere Truppen die Städtchen vor Beginn der Hochsaison betraten.

Heute weiß jede Gemeinde, welche Lieferungen sie zu machen hat. Das Korps aber sorgt durch die Arbeit der Intendantur dafür, daß die Bestände nicht erschöpft, sondern für die Ernährung der Truppe wie Bevölkerung ergänzt und gemehrt werden. Verlassene Felder oder Höfe übernahmen wir zur Bestellung oder Bewirtschaftung. Inspektoren riefen die Bauern ihrer Bezirke zu Versammlungen und fragten, was für die Frühjahrsarbeit fehle. Die Verhandlungen gestalteten sich meist freundschaftlich. Verständigung war leicht, da die flämische Sprache dem Platt unserer Seeleute ähnelt. Oft klagten die Bauern über Mangel an Pferden, die ihnen dann die Truppe aus den Kolonnen lieh. Saatkorn fehlte seltener und konnte reichlich abgegeben werden. Dreschmaschinen für die nächste Ernte stehen schon bereit.

Tage der Freude kamen wieder für das Marinekorps, als unlängst der große Angriff gegen die Eiterbeule in der feindlichen Front östlich des Kanals vor Ypern angesetzt wurde.

Ein Matroſenregiment entriß in tapferem Vorwärtsſtürmen dem Gegner viel Boden. Das andere behauptete ſich ſiegreich gegen eine überwältigende Übermacht von Turkos. Der Matroſe hat ſeine eigene Taktik wie ſeine eigene Art, Gefechte zu ſchildern. Beim Vorgehen durch Sand wird ihm wohl das Gewehr zu ſchwer, denn es kommt vor, daß er zum Spaten oder Bordmeſſer als der ihm handlicheren Waffe greift. Der Gefechtsbericht eines derbknochigen Hünen, der den Angriff der Turkos abſchlagen half, lautete: „Erſt ſchrien ſie ‚Thulemong an avang;‘ da ſtürzten zwo aus dem Schützengraben, aber duckten ſich wieder, weil keiner weiter mitkam; dann kamen achtzig, und duckten ſich auch; dann kamen wenigſtens achthundert und liefen bis an unſere Stellung. Wie ſie aber ſahen, daß wir ſie da nicht wollten, machten ſie kehrt, nämlich was noch übrig war.“

U-Boots-Fahrt an den Feind

„U 47 für längſte Fahrtmöglichkeit klarmachen," lautet ungefähr der Befehl, der an einem Februarmorgen um ſieben Uhr früh dem aus der Stadt zum Tagesdienſt auf der Werft eintreffenden Kommandanten zugeht. Vom Wohnſchiff, einer alten Korvette mit dem Eiſernen Kreuz von 1870 am ſtumpfen Vordermaſt, die den Beſatzungen unſerer U-Boote nach ermüdenden Fahrten für Tage des Ausruhens und Rüſtens zu neuer Unternehmung ein behagliches Kaſernenleben bietet, ſieht der Kapitänleutnant ſeine Mannſchaft anrücken. Der Trupp hält auf der Landungsbrücke von Stein, an der das ſchlanke, graue Fahrzeug mit der ſchwarzen Nummer 47 mit Tauen hängt. Auch vom Boot treten Leute hinzu. Der älteſte Deckoffizier meldet die Mannſchaft zur Stelle. Der wachhabende Offizier und der leitende Ingenieur des Bootes heben die Hände zu den Mützen, um dem Kommandanten ihre Anweſenheit zu bekunden. „Alſo endlich," beginnt der Kapitänleutnant. Seine kurzen Worte wecken frohes Schmunzeln auf dreißig Geſichtern, denn das neue Boot hat bis-

her nur Probefahrten gemacht und wurde jetzt in der Werft für seine Feuerprobe überholt.

Die Stunden bis zum Auslaufen sind kostbar und weitere Worte des Kommandanten darum kurze Befehle, die dem Personal sagen, wie die Maschinenvorräte, Frischwasser und Proviant — bis zur Halskrause — zu ergänzen sind. Die Schar stiebt auseinander und eilt mit dem freudigen Eifer ungeduldiger Erwartung zu ihren Pflichten. Dem Kommandanten folgen die beiden Offiziere über eine von der Brücke zum Fahrzeug gelegte Planke auf das Schiffchen. Ein Matrose reicht ihnen Wergballen, die der U-Boot-Bewohner nie aus der Hand legt, weil er nach jeder Berührung mit dem öltriefenden Stahl der Wände, der Türen oder Treppen die Finger trocknen muß. Die Türen sind enge, runde Löcher. Durch eins auf dem Achterschiff steigt der Kommandant über eine schmale, senkrechte Eisenleiter — des U-Boots Treppe — in die von Glühdraht erhellte Tiefe. Die Luft ist von Ölgeruch so schwer und dick, daß sie auf die Lungen des Landbewohners drückt, obwohl der Deckel des Luks offen steht. Die an Bord Tätigen atmen sie wie reinen Ozon, denn auch wenn für Tage alle Ritzen geschlossen sind, tut eine Gruppe hier im achteren Maschinen-

raum ihren jeden Nerv anspannenden Dienst mit dem Bewußtsein, daß Schläfrigkeit oder ein Fehlgriff dreißig Menschen das Leben kosten kann. Von ihren Köpfen oder Ellbogen bei jeder Bewegung gestoßen, schläft in Hängematten eine gleiche Zahl von Matrosen, die im Lärm surrend schwingender Räder und stampfend rasselnder Maschinen Schlummer und Erholung für die nächste Wache, nämlich Arbeitsschicht von vier Stunden, finden muß. So schmal ist der etwa drei Meter lange Raum, daß ein normal gewachsener Mann mit beiden Händen die feuchten, kalten Stahlwände zur Rechten und Linken berührt, wenn er in der Mitte die Arme vom Körper nur zu halber Höhe der Schultern hebt. Ein Netz von Leitungsdrähten, ein Gewirr von Hebeln, Griffen und Instrumenten trägt hier das hohle Deckblatt der schwimmenden grauen Zigarre von Stahl. Der Kommandant prüft es und windet sich durch das Loch in der Vorderwand in die Kommandozentrale. Dort tut während der Fahrt der leitende Ingenieur seinen vielseitigen Dienst. Mit wenig Personal muß er ungemein komplizierte Maschinen bedienen und oft Reparaturen ausführen, von deren Gelingen die Existenz von Schiff und Besatzung abhängt.

In den Turm darüber, die Zentrale, klettert der Kommandant und legt wieder prüfende Finger auf Hebel und Griffe. Einige Leute sind zur Hand und müssen Geräte spielen lassen. Etwa das Ein- und Ausfahren des Sehrohrs, sein Höher- oder Tiefergleiten, wird erprobt. Durch das Turmluk, dessen Eisendeckel vor dem Tauchen als letzter geschlossen wird, kommt der Kommandant auf die kleine Brücke, ein Dreieck, das unterwegs ihm, dem wachhabenden Offizier und dem Rudergänger Platz bietet. Über das Deck folgen wir ihm in den Burgraum und treten vor die Torpedorohre. Seine Hand streichelt die glatten Silberhüllen todtragender Silberfische. Er spricht mit dem Oberleutnant, der als Wachoffizier auch die Armierung überwacht und sie vor der Ausreise zum Schießen fertig macht. Es will gelernt sein, denn der Torpedo ist eine komplizierte und diffizile Waffe, ein gar feines Kunstwerk. Die geringste Störung oder Nachlässigkeit läßt es versagen und raubt dem Führer die Gelegenheit zum Schießen. Und „den verlorenen Augenblick, den bringt kein Mensch, kein Mensch zurück," heißt es gerade im Unterseebootskrieg. Wachsamste Sorgsamkeit heischt allein die Aufbewahrung der ge-

waltigen Sprengmaſſen, die das Schiffchen zu Atomen zerreißen könnten. Im Vorderſchiff ſieht der Kommandant in eine zweite Stahlkammer. Auch ſie iſt zugleich Maſchinen- und Wohnraum. Über Gerät und Apparaten ſchaukeln Hängematten, die eine dienſtfreie Wachhälfte tragen werden. In einem Zimmerchen daneben findet der Koch genug Platz, um vor dem anſcheinend aus einer Puppenſtube geborgten Herd zu ſtehen. Geheizt wird durch Elektrizität, damit den niemals abziehenden Geruch von Kaffee und Kohl nicht auch noch Rauch oder Qualm ſchwängern. In zwei Kammern von Koffergröße vor der Küche ſchlafen je zwei Deckoffiziere und Offiziere — der Wachhabende und der leitende Ingenieur. Ein Stübchen nicht größer iſt das des Kommandanten. Immerhin könnte er es allein bewohnen, wenn der Dienſt ihn unterwegs nicht dauernd in die Zentrale oder auf die Brücke ſtellte. Hier gibt er jetzt ſeine letzten Befehle: „Heute abend nimmt jeder Mann noch ein Bad. (Weil keiner an Bord während der Fahrt aus den Kleidern kommt und jeder ſtets bereit ſein muß, auf das zum Kampf rufende Alarmſignal die Wache zu verſtärken.) Dann früh in die Klappe und Vorrat geſchlafen!“

Für zwei Nächte noch kann die Besatzung durch längere Stunden als gewöhnlich pennen. Dann wird der Kapitänleutnant zum Flottillenchef beschieden und erhält mit einem Auftrag den Befehl, nach Anbruch des nächsten Tages auszulaufen.

Es ist wieder sieben Uhr früh, als er — die Wangen rot und die Augen hell — aus seiner Kammer hastigen Schrittes über das Deck geht. Seine Stimme reißt dreißig Männerkörper zusammen, als er: „Klar zum Manöver“ ruft. Der Bursche reicht ihm Jacke und Hose von schwarzem Leder, mit Wolle gefüttert. Er schlüpft in den gegen Schmutz, Kälte und Nässe schützenden Schlosserkittel und steigt auf die Brücke. Die Augen überfliegen sein kleines, doch stolzes und ihm liebes Reich, das er sich in Jahren eifrigen Dienens gewann. Sie sehen auf Deck die Matrosen klar zum Leinenloswerfen. Von der Kommandozentrale, in der beim Ingenieur die Befehlsleitungen für die vielverzweigte Maschinerie zusammenlaufen, meldet eine Stimme: „Maschinen klar.“ Also klappt's. Der Kommandant befiehlt: „Leinen los!“

Die Taue fliegen auf die Landungsbrücke. Der Kapitänleutnant spricht halblaut knappe

Worte, die den Rudergänger das Rad spielen lassen. Stampfend nimmt „U 47" Kurs zum Auslaufen. Von den grauen Nachbarschiffchen winken ein paar Hände. Worte fliegen herüber und lassen die beiden Offiziere auf der Brücke lachend zu den Mützen greifen. Es sind Scherze, denn die junge Waffe nimmt den Abschied von Kameraden nicht tragisch und vergießt auch bei ihrer Rückkehr von Erfolgen, die hart am Tod vorbeiführten, keine Rührungszähren. „Willkommen, alter Hammeltöter," grüßte ein Winkspruch der Schwesterschiffe, als nach langer, mühseliger Fahrt und Versenkung eines Hammelfleisch nach England tragenden Dampfers der Kommandant von „U 20" einlief.

Die Matrosen verschwinden unter Deck. Auch die drei Männer auf der Brücke schlüpfen für ein Weilchen in den Turm, den das Wasser des Außenhafens bespült. Der Kommandant läßt ein letztes Mal die Ente zur Probe tauchen, fühlt sie mit allen Maschinen in seiner Hand, steigt wieder empor und auf die Brücke. An größeren Kriegsfahrzeugen fliegt die Zigarre vorbei. Ernste Augen blicken von dort auf den kleinen grauen Bruder, der so brav und unverzagt, so flink und und fröhlich feindwärts saust. Die Lippen auf

den beſtückten ſchwimmenden Baſtionen murmeln gute Wünſche: Möge David den Goliath fällen! Hinter den ſchweren Geſchützen rieſiger Linienſchiffe ſcheint's ein ungeheuer Wagnis, daß die Nußſchale ihren Angriff vor des Feindes Meerestore tragen will. Aber der Wind, der mit dem Ahnen von Frühling und Sieg lau aus der Heimat weht, gibt dem kleinen grauen Bruder recht. Er trägt Segen, Gruß und Liebe eines ganzen Volkes, aber auch ſeinen frohen, unbeugſamen Willen zum Drauf und Dran. Nach vorn und Nordweſten bläht er ſteif die Flagge wie in harter Angriffsluſt.

Der Seegang nimmt zu. Schon rollend ſtampft „U 47" zum Takt der Motoren am Feuerſchiff vorbei. Sein Führer ſchwenkt die Mütze. Den letzten Gruß mit deutſcher Heimat wechſeln die beiden Offiziere auf der engen Brücke, blicken einmal noch zurück und dann ſtetig voraus. Ihre Augen begegneten ſich. Die Mienen ſind hart, die Kinnladen kantig. Aufpaſſen heißt's jetzt. Hinter jeder Welle mag der Tod oder die Gelegenheit, ihn dem Feind zu ſchicken, liegen. Es iſt böſes, böiges Wetter. Sie rüſten ihren Anzug für Sturm. Mag die Fahrt ohne Unterbrechung zwei oder drei Tage dauern, ſie

werden ohne Kleiderwechsel wie ohne Schlaf auf Posten bleiben oder gar sich ans Brückengeländer binden lassen, wenn Wehen oder Wogen sie in die Tiefe zu reißen drohen. Der Dienst der Führer der Waffe kennt keine Ablösung. Wenn der Hunger sich meldet und die Stunde der Mahlzeit schlägt, lassen sie sich gefüllte Teller auf die Brücke reichen und haben über ungesalzene Suppe selten zu klagen, weil die ewig verliebte, ewig auch hassende alte Sünderin Nordsee mit Spritzern die Speisen würzt.

Der Kommandant versucht gerade beim Mahl den Teller wagerecht zu halten, als der das Doppelglas rings um den Horizont drehende Wachhabende Backbord voraus eine Rauchfahne meldet. Der Teller fliegt aus der Hand. Ein Befehlswort des Kapitänleutnants läßt ein Glockensignal schrillen. Da fliegen unten im Magen des Schiffes die geübten Hände der wohleinexerzierten Mannschaft in Hast, aber doch auch steter und sicherer Ruhe. Nie fällt das Auge des Führers auf seine Leute bei den schwierigen Hantierungen, die ihn um Erfolg wie Schiff bringen können. Darum feiert auch auf der Nordsee Triumphe der alte preußische Drill und die lange treue Friedensarbeit unserer Offiziere.

Sie erzog den tapferen deutſchen Mann zu einem Soldaten, der faſt führerlos an den Feind geſchickt werden kann. Die Arbeit der Hände drunten läßt gurgelndes Meerwaſſer in die Ballaſttanks rauſchen. Die drei Männer auf der Brücke haſten in den Turm, der im Waſſer verſinkt und nur das Sehrohr über die Oberfläche reckt. Das Tiefenſteuer läßt der Kommandant dabei ſpielen. Durch das Periſkop blickt er zum Horizont, der mit engerem Kreis als vorher um ſein Schiffchen auf den Wellen liegt. Darum heißt es warten auf den Dampfer, dem er ſich nicht verraten will. Der Fremde könnte eine feindliche wie eine neutrale Flagge führen und in beiden Fällen vielleicht durch Funkſpruch von der Begegnung mit einem deutſchen U-Boot erzählen. Das würde Schiffe feindlicher Nationen zum Abdrehen und Flüchten beſtimmen. Im Warten öffnet der Kommandant den Stahldeckel von einem Turmfenſter. Wie lichter Smaragd glänzt die dicke Scheibe. Grünlichblau wie der Wunderſchleier in Märchenhallen dringt in die Zentrale ein Licht, wie es manche Tropfſteinhöhle erhellt. In Gottes Aquarium blickt das Auge durchs Fenſter. Runde Quallen, die einen tellerflach, die anderen wie zu einem Fingerhut gebogen, ſchleppen lange Fäden

auf und nieder. Fiſche klein und groß, ſchlank und plump ſtreichen vorbei, flitzen mit flinker Wendung erſchrocken ſeitwärts oder ſtarren dumm und frech mit offenem, erſtauntem Maul aus großen Augen ins Fenſter des unter Waſſer langſam ohne Schaukeln fahrenden Schiffchens. Luftperlen rieſeln aus ihren breiten oder ſpitzen Schnauzen, kriechen hurtig über den Rückenkamm zu den Schwanzfloſſen, löſen ſich und ſchießen pfeilgeſchwind nach oben.

Der Kapitänleutnant läßt den Stahldeckel wieder vor die Scheibe ſchwingen. Das Leben in der Tiefe dünkt ihm gar nicht übel. In die Gruft alles Seemänniſchen und eine Schloſſerwerkſtatt glaubte er ſich geſchickt, als er vom Torpedoboot zur Führung eines der grauen Schiffchen berufen wurde. Beim erſten Tauchen ſchien das notwendige Luftſchlucken und das Sauſen der Ohren unter Atmoſphärendruck kein Vergnügen. Aber in der feierlichen Stille des Kirchhofſchweigens der Tiefe, die kein Wogen oder Toben des Meeres ſpürt, überkam ihn ein wohliges Gefühl der Sicherheit. Wie in eine Wiege lernte er ſich zum Schlummer mit dem Boot an des Meeres ſandigen Buſen ſchmiegen. Dann aber zeigte der Krieg das Boot nicht als die Gruft des See-

manns, nein, als Seemanns Meiſterſtück! Die Kameraden auf den größeren Brüdern ſehnten ſich in die ſchlanken Zigarren. Sogar ein Kapitän zur See, der bald Admiral ſein dürfte, ſpielte neulich mit dem Gedanken, ſich um das Kommando eines kleinen Grauen zu bewerben. Begreiflich! Im Frieden mochte es ſchöner ſcheinen, beim Licht der Sonne, im Kampf mit jedes Tages ewigem Feind, der See, Nerven und Muskeln zu ſtählen. Aber der Krieg läßt das U-Boot auch im Ringen mit fünffacher Übermacht die alte Nordſee dort befahren, wo ſie vor des Gegners weißen Kreidefelſen das grüne Blatt des Lorbeers oder — kein ſchlechterer Soldatenſchmuck — die Immortellen für gefallene Helden trägt!

„Der Dampfer, Herr Kapitänleutnant," meldet der Wachhabende und fügt hinzu: „ein Holländer." Der Kommandant ſpäht durch das Sehrohr. Funken kann der Fremde nicht und iſt nach dem Feſtland unterwegs. Alſo mag „U 47" auftauchen. Vergrößert doch die hohe Überwaſſergeſchwindigkeit den Aktionsradius. Das Tauchen aber verlangſamt die Fahrt und verbraucht elektriſche Kraft. Sie dient dem Kampf. Darum knauſern unſere U-Boots-Kommandanten wie

Geizhälſe mit ihr. Sie und ihre Leute frieren und darben, damit ſie zu unſerem Nutzen Schaden und Tod in den Feind tragen können. Für Wochen ſind die Boote in grimmiger Winterkälte unterwegs geweſen. Ihre elektriſch geſpeiſten Öfen wurden faſt niemals gewärmt. In kalten, feuchten Stahlkammern wacht und ſchläft die Beſatzung, um elektriſche Kraft für den Kampfzweck zu ſparen. Die Glieder ſind ſteif, und die Zähne klappern, aber über des Kadavers Behagen muß ein Höheres, muß Deutſchland über alles gehen. Oft eſſen dann die Frierenden kalt, damit der winzige Herd keine Elektrizität verzehrt. Von Leib und Mund ſparen ſie ſich ſo die Kraft, die uns Sicherheit und Erfolge bringt, die vielleicht wieder die Hochſtraßen des Meeres öffnet und unſeren Magen füllt.

Zweieinhalb Tage und zwei Nächte dauert jetzt die Fahrt. Eine treibende Mine wird erſpäht und zu Nutzen friedfertiger Schiffahrt durch das Feuer aus Maſchinengewehren zum Explodieren gebracht. Dann wird es wieder Abend und auch der Kommandant müde. Die Ballaſttanks füllend, legt er ſich in ſeine ſandige Wiege, um auszuſchlafen. Auch die Mannſchaft hat's nach hartem Dienſt nötig, obwohl darauf gehalten wird,

daß die wachfreie Hälfte sich stets zum Schlummern in die Kojen legt. Ein schlafender Mensch verbraucht vom kostbaren Sauerstoff weniger als ein wachender. Darum muß der deutsche Matrose fürs Vaterland nicht nur zu kämpfen und nach der in Eisenbahnwagen angehefteten Vorschrift von Linienkommandanturen zu schweigen, sondern auch — zu pennen verstehen. Doch das Verlangen nach Anregung und Zerstreuung heischt für ein halbes Stündchen sein Recht. Das Grammophon knarrt, und vielleicht macht die Bordkapelle Musik. An Instrumenten gibt es allerhand, denn zwischen Matrosenlippen wird ein alter Haarkamm und ein Blatt Klosettpapier zur leidlichen Mundharmonika. Daß auch sonst der fröhliche Humor der Mannschaft nicht versagt, sehen wir am nächsten Morgen. Nachdem der Kommandant durch das Sehrohr vorsichtig nach verdächtigen Fahrzeugen ausspähte, läßt er die Ballasttanks auspumpen und „U 47" auftauchen. Die See ist glatt, als der Rudergänger den Deckel vom Turmluk öffnet. Mit den Beinen bammelnd, setzt sich der Kapitänleutant auf den Rand des Turms und trinkt behaglich in tiefen Zügen trüben Kaffee und klare Gottesluft. Immer noch ist nichts zu sehen, und auch die Be-

ſatzung darf Beſſeres als den Geruch von Maſchinenöl atmen. Die Leute kommen an Deck. Ein Matroſe trägt einen ungemein ſauber und ſorgſam in Ölpapier verpackten Kaſten. Vielleicht iſt es eine Liebesgabe, die nicht zu oft auf U-Boote gelangt und darum des Kommandanten Intereſſe erweckt. Da ... iſt der Kerl toll geworden? Er will das Paket über Bord werfen. „Schulze, her mit dem Kaſten!“ Von Ohr zu Ohr grinſend, kommt der Matroſe.

„Was iſt darin, Schulze?“

„Die alten Knochen vom geſtrigen Fleiſch, Herr Kapitänleutnant!“

Und der Kommandant lieſt die Aufſchrift: Seiner Exzellenz dem Herrn Miniſter Grey in London.

Die Adreſſe zeigt, wie geſund unſer Mann vor dem Maſt zu denken verſteht. Sein Grimm gilt nicht dem Schwätzer Churchill, der uns zum Ergötzen Britanniens Flotte um ihre Reputation redete, ſondern dem heuchleriſchen Meiſter britiſcher Intrige.

Ein neuer Tag des Spähens, Lauerns und Verſteckens beginnt mit der Weiterfahrt. Er wird lang, denn vom klaren Himmel ſcheint abends der Mond. Darum kommt vielleicht Ge-

legenheit, es „U 24" nachzutun. Das Boot fuhr um Silveſter der Heimat fern. Vor einer Stunde und vierzig Minuten hatte das neue Kriegsjahr begonnen, als Kapitänleutnant S. über ſilberhellen Wellen einen fernen Schatten ſah. Er wußte nicht, daß vor einer Stunde und vierzig Minuten daheim drei Kameraden ihre Gläſer hebend ihm ein engliſches Kriegsſchiff „gewünſcht" hatten. So lange brauchte der Wunſch, um über die Nordſee zu fliegen. Dann ward aus dem Schatten auf ſilberhellen Wogen der „Formidable". Die Glocken ſchrillten ihr Alarmſignal. Unten traten alle Leute der Beſatzung auf ihre Poſten. „Fertig zum Schuß" befahl der Kommandant und zielte. Ohne Atem hörte auf das Kommando „los" die Beſatzung das Torpedo aus dem Rohr rauſchen. Lautloſe Lippen zählten, ohne ſich zu bewegen, in Spannung, bis die Laufzeit des Geſchoſſes verſtrichen war. Einen dumpfen Knall trug das Waſſer laut und vernehmlich durch die Stahlwände. Der Brite war getroffen. Ein Hurra löſte die zuſammengepreßten Lippen und „Es brauſt ein Ruf wie Donnerhall" knarrte jubelnd das Grammophon. So ſchickte „U 24" Britannien den Neujahrsgruß der deutſchen Flotte.

Wenn „U 47" Ähnliches leiſtet, werden den Erfolg nur die drei Männer in der Zentrale ſchauen. Die junge Waffe kämpft, ohne zu ſehen. Der heutige Kommandant von „U..." entließ einſt einen tüchtigen Matroſen zur Reſerve und fragte, ob er einen Wunſch für die letzte Tagesfahrt habe. „Jawohl, Herr Kapitänleutnant, ich möchte vor dem Ausſcheiden ein einziges Mal aus dem Boot die Oberfläche des Waſſers durch das Sehrohr geſehen haben." Dem Führer kam zum Bewußtſein, wie die Leute ihren Dienſt verſehen. Sein Erlebnis ſprach ſich unter den Offizieren der Waffe herum. Sie rufen nun ihre Untergebenen ans Sehrohr oder laſſen ſie, wenn es möglich, auch das Sinken eines getroffenen Fahrzeugs ſchauen. Dabei hob ein am Bug verwundeter britiſcher Frachtdampfer im Erſaufen neulich das Heck. Senkrecht wollte er in die Tiefe ſchießen, aber zauderte noch. „Ach Jott doch, Herr Kapitänleutnant," bat ein Matroſe, „wollen wir ihm nicht hinten rauf auch noch einen jeben?"

Die blinde Waffe können wir die neueſte nennen. Ihre Männer ſehen weder den Tod, den ſie tragen, noch das Verderben, das ihnen droht. Doch der Führer auf der engen, von Wogen über-

ſpülten Brücke muß mit den Nerven die Augen des Jägers haben. Er ſieht für dreißig und wagt, gewinnt oder verſpielt für ſie. Der Kampf der Waffe iſt lauernd. Gottesluft und Sonnenlicht ſcheint ſie zu ſcheuen, wenn ſie den Gegner aus dem Verſteck beſchleicht. Aber nur heimlich, nicht heimtückiſch iſt ihr Kampf, weil er ſtündlich den vollen Einſatz des Lebens von Schiff und Beſatzung heiſcht.

„U 21“

Durch einen Schuß aus dieſem Rohr verſenkte am 5. September 1914 der Kommandant den engliſchen Kreuzer „Pathfinder“, heißt's auf kleiner Silbertafel, die Freunde des Kapitänleutnants Herſing an ein Torpedorohr von „U 21“ nageln ließen. — Jenes Schuſſes laut durch die Welt hallendes Echo wird nie verſtummen und die Kriegsgeſchichte den Namen des Seeoffiziers auf ihren Tafeln tragen als den des erſten Soldaten, der mit der neuen Unterſeewaffe einen tödlichen Schlag gegen ein feindliches Kriegsfahrzeug führte. Seither hat er in der Iriſchen See Dampfer umgelegt, trägt unter lachendem Geſicht das Kreuz erſter Klaſſe am Bordjackett, und bald iſt auch auf den England beſpülenden Gewäſſern zwiſchen britiſchen Dreadnoughts ein achtſpitziges blaues Kreuz mit vier Adlern und den Worten Pour le mérite für ihn herangeſchommen. Die Poſt bringt ihm Liebesgaben und Heiratsanträge. Maiglöckchen, die er ſelbſt nicht kaufte, blühten, als er zu kurzer Raſt daheim war, auf der ſchmalen ſtählernen Tiſchplatte in ſeiner Kammer.

Neben den Blumen schrieb er einen Dank für dreißig vom Stammtisch auf dem Bahnhof Offenbach geschickte Silberlinge und sagte über die Schulter: „An solchen Sendungen, die wir zu nützlichen Stiftungen für die Besatzung verwenden, gehen leider noch viel zu wenig ein.“ Dankbar ist er für die Anerkennung, und obwohl es gegen seine Gewohnheit sein mochte, vergaß er nicht, aus der Ferne auf das Wohl des freundlichen Offenbacher Stammtisches zu trinken, aber Auszeichnung und Erfolg haben ihn weder verwöhnt noch redselig gemacht: „Zu erzählen ist eigentlich nichts; der Pathfinder wollte in den Firth of Forth einlaufen und ich lag davor, also konnte ich schießen.“ „Und die englischen Zerstörer?“ „Ja, einer verfolgte mich, aber dann taucht man unter!“

Ähnlich beschrieb er in drei kurzen Sätzen seinen jüngsten Fischzug in der Irischen See mit jenem Humor, der am liebsten auf eigene Kosten lacht, und vergaß oder unterschlug seine verwegenste Tat, das Beschießen einer englischen Luftschiffhalle.

Bald nach dem 20. Januar war „U 21“ ausgelaufen. Also lag es nahe zu fragen: „Wie haben Sie Kaisers Geburtstag gefeiert?“ „Es

war alles wie ſonſt. Nur ſpielte das Grammophon „Heil dir im Siegerkranz“, und wir bemühten uns, zu Ehren des Tages noch ſchärfer als ſonſt auszuſpähen.“ Bald darauf liegt Herſing vor dem Hafen von Liverpool auf Lauer. Zwei Maſten und ein dicker Schornſtein kommen heraus. Darunter wälzt ſich ein ſchwarzer Dampfer mit rotem Bauch im Waſſer. Von „U 21“ ragt nur die Spitze des Seerohrs über das leichte Wellengekräuſel. Gerade darauf zu hält die „Bencruachan“ und iſt dicht daran, als Herſing ſein Boot über die Fluten hebt. Wie Neptun aus Meerestiefen ſteigt er mit dem wachhabenden Offizier und dem Rudergänger aus dem ſchnell geöffneten runden Turmluk, zeigt die kaiſerliche Kriegsflagge und ruft durchs Sprachrohr: „Stop!“ Abwartend legt er die Hände aufs Geländer der engen Brücke, ruft die Bedienung an ein Geſchütz und reicht den Blechtrichter ſeinem Leutnant. Er ſoll mit den Briten verhandeln, während der Kommandant kein Auge von ihnen läßt.

Gehorſam dreht der Engländer bei. Der Leutnant hebt den Trichter: „Was für Ladung tragen Sie?“ “General Cargo” (gemiſchte Ladung), ruft der Kapitän von der weißen Brücke

des Dampfers zurück, und der Rudergänger aus Hamburg platzt heraus: „Wat, de hevven den General Cargo an Bord!“ Der Leutnant ſingt weiter gedehnte Worte in den Trichter: „Sie haben zehn Minuten, um mit der Beſatzung von Bord in die Boote zu gehen. Die Schiffspapiere liefern ſie hier ab!“

Zaudernd kraut oben der Engländer ſich hinter dem blauroten rechten Ohr. Seine Leute liegen mit den Unterarmen auf der Bordwand und ſtarren aus weiten Augen auf des Weltmeers jüngſtes Schreckniſ und Geſpenſt, — die ſchlanke lichtgraue Zigarre von Stahl unter deutſcher Kriegsflagge. Auf „U 21“ wird der Mund eines Geſchützes gegen den Dampfer gedreht. Da ruft der engliſche Kapitän in Haſt einen Befehl. Seine Matroſen rennen zu den Kojen und ſtolpern mit Bündeln unter den Armen wieder an Deck. Hüben und drüben ſinkt von beiden Fahrzeugen ein Boot zum Waſſer. In dem von „U 21“ ſitzen vier Mann. In das der „Bencruachan“ ſpringt ihre Beſatzung und rudert zur grauen Zigarre.

„Wo ſind Ihre Papiere?“ Der Brite kratzt wieder hinter dem rotblauen Ohr: “Forgot'em, Captain!” „Vergeſſen? Alſo ſteigen Sie zu

meinen vier Leuten ins Boot. Ihre Leute kommen als Geiseln zu mir an Bord!“ Von vier deutschen Matrosen gerudert, betritt der Engländer nochmals sein Schiff, holt die Papiere und sieht, wie die Unseren eine Sprengpatrone an seinem Schiff befestigen. Der Kahn mit vier Deutschen und einem Briten schaukelt wieder zur Zigarre. Ein Donnerschlag hallt über die Irische See. Eine Rauchsäule spritzt auf, und in ihrem Qualm fällt taumelnd der schwarze Dampfer auf die linke Seite. Fünf Minuten später ist er versunken. “So long, Captain!” Mit der Hand winkt Hersing dem Briten einen Abschiedsgruß, steigt mit den Seinen ins Luk und läßt die Zigarre unter Wasser verschwinden. Wieder hebt das graue Gespenst nur die Spitze des Rüssels über die Flut.

Der die Engländer nach Liverpool tragende Kahn ist in der Ferne noch als schwarzer Punkt durch das Periskop zu sehen, als gemächlich und nichtsahnend ein zweiter schwarzer Kasten sich aus dem Hafen räkelt. „Auch ein ‚schmackhafter‘ Dampfer,“ sagt Hersing und beschleicht ihn unter Wasser. Fast vor dem Bug auftauchend, ruft er sein: „Stop!“ Bündig wie vorher wird die erschrockene Besatzung von Bord gewiesen. Wie

vorher vergißt der Kapitän zunächſt die Papiere. Dann hat auch die „Linda Blanche" gelebt.

Herſing hat Appetit, aber nicht nur auf Eſſen bekommen, läßt ſich das Pökelſchweinefleiſch mit Backpflaumen nach oben in den Turm bringen und blinzelt auf der Suche nach „Schmackhafterem" zwiſchen je zwei Happen durch das Seerohr. Er fühlt, daß er heute eine glückliche Hand hat, und ... richtig, ein dritter Engländer, ein Kohlenſchiff, dampft ihm ins Netz. Schnell wird's zu den beiden anderen geſchickt. — „U 21" liegt wieder unter Waſſer auf Lauer. Aber ein Echo des Donnerſchlags, der die „Bencruachan" ins Wellengrab warf, trugen elektriſche Funken, Panik weckend, in jedes Kontor britiſcher Reeder. Beſtürzt noch mehr als entrüſtet knirſchen ſie: "God damn the German pest." Blaurot, wie des Kapitäns Ohr, wird in Wut John Bulls Geſicht, denn eine winzige Zigarre von deutſchem Stahl, nicht fünfzehn Meter lang, warf ſeinen heiligſten Glaubensſatz vom Weltmeer, das immerdar frei, aber nur für Briten iſt, über den Haufen. Es wird ihm ſauer, denn er ſchämt ſich vor der Welt, und ſchämt ſich für die Männer auf den ſchwimmenden „Bollwerken von Old-England", aber ... ein klügerer, ob-

schon geknickter Mann, gibt er für Tage Befehl zur Einstellung der Schiffahrt in der Irischen See.

Vergebens wartet Hersing darum auf neue Beute. Kein Fahrzeug unter britischer Flagge wagt sich in den Hafen von Liverpool oder hinaus. Aber die Versicherungsprämien schnellen empor, und „U 21" darf sich eines prächtigen Erfolges rühmen. Gleiche Erfolge möchte unsere Flotte nach dem 18. Februar buchen. Es ist nicht nötig, daß die U-Boote tagtäglich britische Dampfer umkippen. Die Zerstörung feindlichen Eigentums und die Vernichtung von Menschenleben ist für deutsche Soldaten nicht wie für ihre Gegner an sich ein Kampfzweck, sondern eine bedauerliche Begleiterscheinung des Krieges. Sie wollen nur des Feindes Streitkräfte niederwerfen und ihm die Zufuhr neuer Hilfsmittel erschweren. Es genügt daher vollauf, wenn durch Sinken englischer Fahrzeuge die nach den britischen Inseln führenden Hochstraßen der See für längere oder kürzere Zeit geschlossen werden. Auch Neutrale sind sich über unsere Absichten nicht klar. Die amerikanische Note verrät, daß bei ihrer Abfassung Soldaten nicht zu Rate gezogen wurden. Solche hätten verstanden, welchen „Zu-

fälligkeiten des Seekrieges" ohne unsere Absicht neutrale Fahrzeuge zum Opfer fallen können. Mit ein wenig Nachdenken würde das Ausland begreifen, daß es im eigenen Interesse unserm Handeln freie Bahn geben sollte. Wollen wir doch dem friedlichen Verkehr die von England gesperrten Seestraßen öffnen.

Des langen Wartens endlich müde, kreuzte Hersing auf der Suche nach neuen Abenteuern in der Irischen See. Von der britischen Schiffahrt war sie einstweilen gesäubert und die rote Flagge mit blauem Kreuz nicht mehr zu erspähen. Wohl oder übel konnte er seine Tatenlust nur gegen britisches Land betätigen. Mit den Geschützen befestigter Werke durfte er sich nicht herumschießen, aber eine Luftschiffhalle nahm er unter Feuer. Getroffen hat er sie. Doch ließ sich der Schaden nicht feststellen, weil ein benachbartes Fort ihn mit Granaten bewarf. Als sie endlich dicht beim Boot einschlugen, verschwand er mit den Seinen unter der Klappe, zog den Rüssel ein, machte sich davon und durfte wohl lachen. Eine winzige Zigarre von deutschem Stahl, keine fünfzehn Meter lang, hatte ihren Angriff bis ins Heim und Herz der gewaltigsten, einst die Meere beherrschenden Seemacht getragen!

Kein Wunder, daß die britiſche Admiralität ihren Landsleuten davon nichts verriet. Sie ſchickte dreißig Zerſtörer aus, um nach Herſing und ſeiner „Baſis in der Iriſchen See" zu ſuchen. Gefunden haben ſie weder ihn noch die „Baſis". Er füllt nach getaner Arbeit abends ſeine Ballaſttanks wieder fröhlich bei Loheyde, und die Baſis unſerer U-Boots-Erfolge iſt keine Ölſtation in der Iriſchen See, ſondern der dreiſte Wagemut unſerer Seeoffiziere, die Leiſtungsfähigkeit deutſcher Technik und die gewiſſenhaft treue Pflichtübung gut einexerzierter Beſatzungen.

Die saubere Arbeit von „U 16"

Als die Wolken des Kriegswetters sich über Europa ballten, war Kapitänleutnant Hansen, von Krankheit genesend, auf Erholungsurlaub in England. Bekannte wußten dort, daß er deutscher Seeoffizier und Kommandant eines U-Bootes sei. Darum riet an einem schönen warmen Sommermorgen seine englische Wirtin: „Ich würde heute auf die Post gehen, Herr Hansen, denn es könnten wichtige Nachrichten gekommen sein!" Eine Stunde später las der Kapitänleutnant ein Telegramm, das ihn heimrief, packte die sieben Sachen und verabschiedete sich von der Dame mit Dank für ihren klugen Rat. Sie hob ihren Zeigefinger zu scherzendem Drohen: „Sie kennen die Namen des Kreuzers und des Zerstörers, auf denen meine Söhne den gleichen Beruf wie Sie üben. Die Schiffe werden niemals von Ihnen torpediert!" „Um keinen Preis!" lachte Hansen und hat bislang Wort halten dürfen, weil er den Fahrzeugen noch nicht begegnet ist. Er erwischte den letzten Zug, der einen deutschen Offizier zur Küste tragen konnte, und hörte auf der Fahrt durch England

nur von Kriegsgeſchrei. In der Heimat ſprachen die Leute jedoch zuverſichtlich vom Andauern des Friedens. Durch den Rauch einer Zigarre und über den Dampf einer Kaffeetaſſe ſah er vom hohen Bellevue in Kiel über die glitzernde blaue Bucht, als ein Extrablatt die Mobilmachung verkündete. Er bezahlte, ſtand auf und machte ſich auf die Sohlen zu dem Platz, auf den der Krieg ihn ſtellte: die Brücke von „U 16"! — Über den Strandweg lief ihm ſein Burſche mit einem Zettel entgegen. „Mit Koffern einſchiffen," ſagte der Befehl. Das hieß die Zelte abbrechen und Kiel vorläufig dauernd den Rücken kehren.

Sack und Pack waren kaum an Bord, da hieß es: Hinaus! Die kleinen Grauen ſollten erkunden, wo der Feind Geſchwader verſammele. „U 16" ſchaukelte auf erſter Kreuzfahrt nach den Orkneys. Enttäuſcht brachte Hanſen die Meldung heim: von Briten nichts zu ſehen! Noch einmal kam er ſpäter in die Nachbarſchaft Norwegens. Der Tag war ſchön und ſonnig, als er, die Küſte entlang dampfend, die erſten Engländer, einen Kreuzer und einen Zerſtörer, ſah. Er dachte an die Dame jenſeits des Kanals, aber fuhr einen Angriff. Auf der ſpiegelglatten See

sah der Gegner die Blasenbahn des Geschosses, drehte ab und zog Leine. — Hansen trödelte vor Stavanger, als Steuerbord voraus ein Periskop über das Wasser ragte. Unter Wasser ging er mit äußerster Fahrt auf Sicherheitsabstand, leerte die Ballasttanks und zeigte sich. Die Männer auf dem anderen Boot erkannten die Silhouette seines Fahrzeuges und grüßten mit der deutschen Flagge. Zur Begegnung in fremden Gewässern fuhren beide Kommandanten längsseit und tauschten Nachrichten über den Gegner aus. Wie lange Hansen sich noch hier oben herumzutreiben gedenke, fragte beim Abschied der Kamerad. „Acht bis zehn Tage!" Der andere lachte ihn aus, aber der Kommandant von „U 16" hielt Wort und „schlug" mit der bis dahin längsten Abwesenheit von heimischer Basis den „Rekord".

Auch eine andere Seewanderung von „U 16" war eine Erkundungsfahrt zu den Shetlands und Faröer. Mit Behagen erinnert sich Hansen, wie schwerer, das Fahren hindernder Seegang ihm in einer stillen weltentlegenen Bucht Gelegenheit zum Ausschlafen für volle zwölf Stunden schenkte. Vor solchem Rasten geht die Besatzung an die Hängematten. Doch schwin-

gen davon nur für die Hälfte der Leute an Tauen, denn Matrosen tun vier und Heizer sechs Stunden Dienst, während für die gleiche Zahl von Stunden eine gleiche Zahl von Männern schläft. Damit alle ruhen können, breiten sie Hängematten hinter den Torpedorohren aus. Flach auf den Boden gelegt, bieten sie mehr Platz. Die Lichter werden gelöscht, um Elektrizität zu sparen, und die Fenster müssen zum Schutz gegen hohen Wasserdruck durch Stahlblenden geschlossen sein. In tiefschwarzem Dunkel schnarcht die gesamte Besatzung bis auf einen Mann. Für ihn heißt es aufpassen und melden, wenn Strömung oder Seegang des Bootes Lage verändern.

Als in den ersten Februartagen „U 16" seeklar bei Helgoland lag, wartete der Kommandant in besonders ungeduldiger Spannung, wohin der nächste Auftrag ihn schicken werde. Bald erfreute ihn ein Befehl mit der Kunde, daß er das Ärmelmeer für die Schiffahrt unserer Gegner unsicher machen solle. Im Kanal ist am meisten zu holen. Darum tummeln unsere kleinen Grauen sich dort am liebsten.

Der 9. Februar tagte anfänglich mit schön Wetter, aber brachte auf der Höhe von Maas-

feuerschiff vor der holländischen Küste dichten Nebel. Zehn Stunden später klarte es auf. „U 16" stieg an die Oberfläche, fand am Himmel die Sonne und auf dem Wasser zu tun. Einen Holländer von etwa sechstausend Tonnen ließ der Kommandant stoppen. Ein Offizier brachte die Schiffspapiere an Bord unseres Bootes. Die Ladung war für holländische Besitzer bestimmt, also verabschiedete Hansen den Fremden: „Tut mir leid, Ihnen Aufenthalt bereitet zu haben!"

Wolken krochen vor die Sonne. Auf das Wasser fielen wieder leichte graue Schleier, aus denen plötzlich ein großer Dampfer die schwarze Nase reckte. Von den Unseren noch unerkannt, setzte der Fremde die holländische Flagge, machte kehrt und qualmte davon. Das war verdächtig, da Holländer die Begegnung mit unseren Tauchbooten nicht zu scheuen haben. Sie wissen, wir bedauern, daß der Krieg uns zum Anhalten von Neutralen zwingt. Vergeblich gab Hansen das Signal zum Stoppen. Mit verstärkter Kraft fuhr der Fremde weiter und beging so einen für Neutrale unverzeihlichen Fehler, der dem Kommandanten das Recht zu schießen gab. Hansen wollte noch Gnade walten lassen und ließ nur als Mahnung, zu halten, ein Maschinengewehr

sprechen. Doch sank der Tag. Der Flüchtling hielt das U-Boot im Kielwasser. Dann dunkelte es. Die Verfolgung wurde aufgegeben. Später stellte sich heraus, daß der durch übergroße Nachsicht entkommene Dampfer der Brite „Laertes" war. Sein Mißbrauch der holländischen Flagge weckte gerechte Entrüstung bei Neutralen. Sie empfanden, wie leicht sie zu Schaden kommen können, wenn Englands Handel sich unter ihre Farben verkriecht. Um so mehr ist schnelles Stoppen auf Anruf geraten. Wer sich verdächtig macht, fordert einen Schuß aus dem Torpedorohr heraus.

Vor Calais wurde das Wetter wieder so unsichtig, daß „U 16" lange Stunden in der Tiefe verbringen mußte. Nach dem Auftauchen ließ es die Besatzung eines kleinen Engländers aussteigen und torpedierte ihn schnell, weil französische Zerstörer nahten. Als sie Hansen jagten, entkam er mühelos. Abends sah er vor Le Havre, daß ein Dampfer in den Hafen laufen wollte. Er verlegte ihm den Weg und ließ durch Signal die „Dulwich" stoppen. Flink und gehorsam kletterte die Besatzung in ihre Boote. Der Torpedoschuß riß den Dampfer bis zum Schornstein auf und schickte ihn fischwärts.

Vor Cherbourg war es umgekehrt. Aus dem Hafen hinaus wollte ein Dampfer, sah unser U-Boot, drehte zur Flucht ab und setzte die französische Flagge. Der Skipper glaubte sich wohl eher vor einem französischen als deutschen Tauchboot. Nur für alle Fälle den Weg zur Sicherheit nehmend, zeigte er dem vermeintlichen Landsmann die Farben. Hansen verlegte ihm bald die Bahn, aber mußte sein Signal häufig wiederholen, ehe er den Franzosen zum Stoppen zwang. Mit vierundzwanzig Männern starrten zwei Frauen und Kinder vom Achterdeck auf den kühnen kleinen Grauen, der französischen Seeleuten in Sehweite ihrer Küste gebieten wollte. Um der Frauen und Kinder willen torpedierte Hansen das Fahrzeug nicht, als es sich seinem Signal ungehorsam zeigte. Ritterlich mag er gehandelt haben, aber der Deutsche wird unseren U-Boots-Kommandanten kaum zustimmen, wenn sie immer noch ihr gutes Herz sprechen lassen. Nach bisheriger Kriegserfahrung werden fortan die Briten wie unter falscher Flagge sich auch unter die Steckkissen oder Sabberlappen von Säuglingen verkriechen und in den Mastkorb ihrer Schiffe das ewig von deutschen Waffen getroffene britische Baby mit

seiner Amme setzen. Solange England unsere Frauen und Kindern hungern lassen will, mögen auch die von Britannien des Krieges Nöte spüren. Dampfer, die auf Anruf nicht stoppen, müssen torpediert werden.

Rittersinn leitete so sehr des Kommandanten Handeln, daß er der Frauen und Kinder wegen sogar Schiff und Besatzung gefährdete. Während vier seiner Leute mit Sprengpatronen zum Franzosen ruderten, nahm er die Boote mit den Ausgestiegenen in Schlepp. Die Vier fanden auf der „Ville de Lille" einen von seinen Herren verlassenen kleinen Terrrier als kampflustigsten Franzosen. Mit Zähnen und Krallen widersetzte er sich der Gefangennahme. Durch Aufstülpen eines Südwesters endlich gebändigt, trat er noch an Bord von „U 16" herausfordernd und trotzig auf. Von der wahren Kriegslage anscheinend so wenig wie russische Generale unterrichtet, schien er geneigt, an so baldigen Sieg der französischen Waffen zu glauben, daß er aus deutschen Händen gar nicht erst Futter nehmen wollte. Vor die Landkarte mit Truppenfähnchen geführt, kapitulierte er jedoch, ging als begeisterter Verbündeter in unser Lager über und macht jetzt als wachsamer Kriegs- und U-Hund fröhlich

die Jagd auf Briten mit. Auch französische Hunde können manchmal klüger als Menschen sein.

Von einer Sprengpatrone geleitet und geführt, fuhr die „Ville de Lille" erst gen Himmel und dann zur Hölle. Hansen versorgte ihre Frauen und Kinder mit Essen und wollenen Decken und schleppte sie mit den vierundzwanzig Mann der Besatzung bis unter Land vor Barfleur. Der Küste nahe, warf er die Boote los, weil wieder ein Dampfer seine Rauchfahne zeigte. Es war ein Norweger, dessen Papiere in Ordnung befunden wurden. Der Skipper hatte den Kommandanten in englischer Sprache angerufen und in gleicher Antwort erhalten. Als „U 16" dann im Davonfahren die deutsche Flagge zeigte, schickte der Norweger begeisterte Beifallsworte nach. Sichtlich hatte er geglaubt, mit einem englischen Seeoffizier zu verhandeln, und ließ nun sein Seemannsherz in freudiger Anerkennung der Waghalsigkeit unseres fern der Heimat vor der französischen Küste tätigen U-Bootes sprechen.

Zwei Tage später brachte die Mitternacht den 18. Februar. Ehe sein denkwürdiger Morgen graute, torpedierte Hansen vor Dieppe die Pferde und Geschütze tragende „Dinorah". Als

er sah, daß die Besatzung des sinkenden Engländers sich in Boote retten konnte, fuhr er davon und suchte neue Beute. Leider war das Boot bald zur Umkehr gezwungen und mußte versuchen, durch dichten Nebel die Heimat zu erreichen. Helgoland schien schön wie nie zuvor, als nach mühseliger und beschwerlicher, viel Strapazen bringender Fahrt die Männer auf hinkendem Schiffchen endlich die rote Felsentorte mit dem Geburtstagslicht des Leuchtturmes sahen und die Frage hörten: „Wieviel?" „Fünf Dampfer in dreizehn Tagen," konnte Hansen antworten. Das ist saubere Arbeit, die damals auch „U 8" mit der gleichen Zahl erreicht hatte. Seither ist die Leistung übertroffen. Das wird nicht wenig helfen, Frachtraten, Versicherungssätze und Matrosenlöhne aufwärts schnellen zu lassen. Das aber ist der Zweck des U-Boot-Krieges.

Als die übermüdete Besatzung später in einen Hafen an unserer Küste einlief, sah sie das größere Boot, das ihren Kommandanten bald zu neuen Taten tragen wird. Dreißig Männer, die wohl zunächst ein Recht auf Erholung hatten, fragten: „Herr Kapitänleutnant, läßt sich's machen, daß wir mitkönnen?"

Neue U-Boots-Beute

Bei sonnig klarem Frühlingswetter gleitet „U ...“ auf der Fahrt nach Nordwesten in Höhe von Maasfeuerschiff über flache Nordseewogen. Der Kommandant liebt die Überwasserfahrt. Er ist der Überzeugung, daß sein Geschütz eine dem Torpedo gleichwertige Waffe sei, und vertritt als erster die Anschauung, das Tauchboot müsse Fahrzeuge nicht nur vernichten, sondern auch aufbringen können.

Der Nachmittag ist noch jung, als der Kapitänleutnant unter schwarzer Rauchsäule einen roten Schiffsrumpf aus dem Glitzern des Meeres wachsen sieht. Sein Flaggensignal bringt den Dampfer unter neutraler Flagge zum Stoppen. Ein Offizier des Fremden wird mit den Schiffspapieren an Bord des U-Bootes gerufen. Die Ladung ist zwar englisch, aber für Konsum auf neutraler Erde bestimmt. Also darf der Dampfer weiterreisen. Keine Stunde vergeht, bis wieder ein Signal einem neutralen Dampfer Halt gebieten muß. Der Fremde versucht zu entwischen, aber mit der überlegenen Geschwindigkeit holt unser

Boot den Flüchtling ein, und der Kommandant droht dem Skipper: „Von Rechts wegen hätte ich Sie abschießen müssen; schicken Sie Ihre Papiere!“ Sie werden schnell geprüft, denn schon kommt ein dritter Dampfer in Sicht. Er führt keine Flagge, ist natürlich englisch und trägt den Namen „Leuwarden“. Auf das Signal zum Flaggensetzen dreht er ab und sucht das Weite. „U ...“ nimmt die Verfolgung auf und kann dem Briten bald zwei Schüsse vor den Bug werfen. Jetzt stoppt er. Unser Boot geht längsseit. Der Kommandant gibt den Engländern zehn Minuten Zeit zum Aussteigen. Sie haben seit dem 18. Februar klettern gelernt und sind nach drei Minuten in den Booten. Freilich dürften die Führer unserer kleinen Grauen sich bald fragen, ob es überhaupt noch ratsam ist, die Fremden aussteigen zu lassen. Mehr als eine Besatzung feindlicher Handelsschiffe hat für die ihr oft sogar nach Gehorsamsverweigerung bekundete Nachsicht mit heimtückischem Überfall gedankt.

Nach Versenkung einer Bark rief Kapitänleutnant v. R. einen französischen Schlepper zur Rettung der bei hohem Seegang ausgestiegenen Besatzung herbei. In großer Fahrt

auf die Unseren zuhaltend, versuchte der Franzose das U-Boot zu rammen. Nur das blitzschnelle Handeln unseres Rudergängers und ein wohlgezielter Schuß aus deutschem Karabiner auf den Mann am Ruder des Franzosen rettete in letzter Sekunde Boot und Besatzung vor sicherem Untergang. Die französische Regierung aber belohnte den Führer des Schleppers, wie die englische den Kapitän eines Dampfers, der im Versuch, ein deutsches U-Boot zu rammen, mit seiner Schraube die Sehrohre unseres Fahrzeuges abschlug. Die Gegner wähnten die seither wohlbehalten in heimischen Häfen liegenden Boote vernichtet und zahlten darum die als Preis für das Versenken von Tauchbooten versprochenen Summen. Damit erklärten die Regierungen von Frankreich und Britannien unseren U-Bootsführern: „Macht keinen Versuch, unsere Seeleute zu retten, sondern laßt sie wie Ratten ersaufen!"

Doch noch führte deutsche Milde und Menschlichkeit den Handelskrieg. Als die Besatzung des englischen Dampfers „Leuwarden" ausgestiegen und das Schiff durch einen Granatschuß an der Wasserlinie leck gemacht war, nahm der Kapitänleutnant die britischen Boote in Schlepp, um

sie nach Maasfeuerschiff zu bringen. Zufall oder Neugier führten ihm einen holländischen Lotsendampfer entgegen. Auf ihm verfrachtete er die Briten mit der Mahnung: „Verdient habt ihr es nicht!“ “Excuse me, Sir, I hoped to get away,” antwortete der Skipper und drehte die Mütze verlegen zwischen den Fingern. Sie sind klein geworden, die „Herren des Merees“!

„U ....“ fuhr zur langsam wegsinkenden „Leuwarden“ zurück. Der holländische Kapitän folgte und zuckte auf eine Anfrage lächelnd die Achseln: „Die Engländer baten, dem Versinken ihres Schiffes zuschauen zu dürfen.“ Die gleiche Bitte richten sie fast ausnahmslos an unsere Kommandanten.

Am nächsten Morgen wehte „U ...“ ein noch glücklicherer Wind und trieb ihm einen „dicken Dampfer“ unter neutraler Flagge entgegen. Ein schlechtes Gewissen verriet er durch den Fluchtversuch, der eine Stunde währte. Dann schmunzelte der Kapitänleutnant beim Durchstöbern der Schiffspapiere: „Lebensmittel für England und augenscheinlich sogar für die Armee bestimmt! Auf so Brauchbares warte ich schon lange!“

Der Skipper nickt, denn er weiß, daß seine

Ladung Konterbande und darum verfallen ist. Aber erstaunt reißt er die Augen auf, als der deutsche Kommandant von Bord zu Bord ruft: „Ein Offizier mit einem Mann nimmt als Prisenkommando von Ihrem Schiff Besitz!“ In dem Plattdeutsch, das der Fremde zu reden versteht, gibt er kopfschüttelnd zurück: „Kaptein, ick bin nu so eine grote Steamer, und Sie kleines Biest müssen mir kapern.“

Der Kapitänleutnant schickt seinen Offizier auf den Dampfer und mit der Prise nach Zeebrügge, dem nächsten deutschen Hafen. „U ...“ folgt im Kielwasser. Aber der Wind, der dem Schiffchen Gutes weht, will seine Beute noch mehren. Ein Schwesterschiff der Prise treibt er dem Kapitänleutnant vor den Bug, und bald trägt auch der zweite Dampfer ein Prisenkommando unseres kleinen Grauen. Es klingt gar einfach. Aber stellen wir uns vor, daß englische Zerstörer bei Tag und Nacht die Nordsee auf der Suche nach deutschen U-Booten patrouillieren. Da mag es auch den kaltblütigsten und verwegensten Kommandanten der Nußschalen ratsam dünken, ihre Beute durch schnellen Schuß aus dem Rohr von Geschütz oder Torpedo zu versenken und schleunigst das Weite zu suchen. Doch

unser Kapitänleutnant sagt sich beim Durchlesen der fremden Schiffspapiere gelassen, daß die gekaperten Lebensmittel ein Armeekorps für mehrere Tage sättigen könnten. Auch ist bald Ostern, und die Ladung seiner Prisen birgt mit hunderttausend frischen Hühnereiern fünfhundert Faß Bier. Da wird den unsern im Schützengraben kämpfenden Kameraden von der Armee, unter denen der eigene Bruder als Kompagniechef liegt, eine Festgabe willkommen sein. So wagt er und gewinnt ein kühnes Spiel. Mit der Beute von zwei Dampfern läuft er in den Hafen von Zeebrügge, als erster U-Boots-Kommandant, der Prisen aufbrachte. "The Triumph of the Submarine," nannten englische Blätter seine Tat. Ihre Bedeutung läßt uns vielleicht am besten der Ausspruch eines Seeoffiziers von langer Berufserfahrung würdigen.

An der belgischen Küste wird einem unserer Admirale des Kapitänleutnants Meldung gebracht: „Steuere mit aufgebrachtem Dampfer Y von der Z-Linie Zeebrügge an." „Der Funkspruch kann nicht richtig abgelesen sein," sagt der Admiral. Auch der Offizier, der das Blatt hält, antwortet unsicher: „Der Funkspruch wurde richtig abgelesen, aber .." „Kapi-

tänleutnant v. F. wird übergeſchnappt ſein," entſcheidet der Admiral und grübelt noch über den traurigen Fall, als ihm ein neuer Zettel gereicht wird: „Steuere Zeebrügge mit zwei aufgebrachten Dampfern von der Z-Linie an!" „Na, ſehen Sie," ſagt der Admiral, „er iſt verrückt geworden!"

Doch in voller Geiſtesfriſche traf der Kommandant von „U ..." mit reicher Ladung und buntgemiſchter Geſellſchaft ein. Außer wehrfähigen Belgiern und vielen Paſſagieren ſollten die Dampfer auch die Truppe eines Pariſer Tingeltangels zu liederfroher Freundſchaftsbekundung nach London tragen.

Als des nächſten Tages Sonne aufging, war „U ..." wieder draußen und bei der Arbeit, obwohl das Wehen des Windes weniger Gutes verſprach. Beim ſtürmiſchen Wetter und ſchwerer See wollte der gegen Mittag geſichtete engliſche Dampfer „Vosges" entfliehen. Eingeholt, verſuchte der Brite, das Boot zu rammen. Sicher genug durfte er ſich fühlen, denn der kleine Graue ſtampfte und rollte bei der Verfolgung ſo arg, daß ein Schießen mit der Ausſicht zu treffen unmöglich ſchien. Angebunden, wie immer bei ſo ſchlechtem Wetter, ſtanden die Leute am Geſchütz

und die beiden Seeoffiziere mit dem Ruder-gänger auf der Brücke. Aber die Stricke müssen lang und lose sein, wenn die Arme die Kanone bedienen und die Hände frei sich rühren sollen. Die Briten sahen, wie hohe Wellen gar oft unsere Leute von Bord spülten. Die Hand des Kame-raden, eigene Muskelkraft und Geschicklichkeit mußte sie wieder an Bord pullen. So will es der grimmige U-Boots-Krieg, der nicht selten un-seren Tapferen Salzwasser zu schlucken gibt. Für drei Stunden jagte der Riese im Versuch, den rollenden und schlingernden kleinen Grauen zu rammen, um das von den Wogen überspülte U-Boot im Kreise herum. Dann traf den Gegner ein Granatschuß und gab ihm den Rest. Hinkend und sinkend hielt er auf einen anderen Dampfer zu. Englische Zeitungen berichteten von Ver-wundung der Besatzung durch unsere Feuer und erzählten, die Passagiere der „Vosges" hätten während der Flucht beim Heizen geholfen. Danach handelten sie als unsere Feinde, und auch das Leben der Fahrgäste auf englischen Schiffen darf keine Rücksicht mehr heischen.

Gegen Abend tauschte „U ..." Grüße mit einem Schwesterschiffchen aus. Durch Flaggen-signale erzählten die Kommandanten einander

von ihren Erlebnissen und Beobachtungen auf See. Das schlechte Wetter hielt acht Tage an, aber jeder bescherte unserem Boot einen Dampfer als Beute, bis es während seiner Reise Schiffe im Gesamtgewicht von fünfundvierzigtausend Tonnen aufgebracht oder zu den Fischen geschickt hatte. Nachdem fünf nach Liverpool bestimmte Dampfer als Opfer von „U ...“ gesunken waren, meinte trocken der Rudergänger auf der Kommandobrücke: „Ehrenbürger von Liverpool scheint unser Kommandant nicht werden zu wollen!“

Also geht es trotz strengster Manneszucht auf unseren Tauchbooten auch fröhlich und gemütlich zu. In engem Zusammenleben und gemeinsamer Gefahr lernen Führer und Mannschaft sich in Kameradschaft schätzen. Die Leute wissen bald, welch Lied ihr Kommandant am liebsten hört, und kein anderes spielt dann gleich häufig das Grammophon, das den Besatzungen unserer kleinen Grauen als ständiger Reisegefährte auf wie unter dem Wasser gute Laune und Unterhaltung bringt. Das Wünschen, Streben und Erleben aller an Bord ist das gleiche. Doch verschiedene Würdigung scheint die Mittagskost zu finden. Die Gesichter

der Offiziere „klaren auf“, wenn der auf die Brücke gereichte, bald von Seewasser gewürzte Teller ein zusammengekochtes Gericht, etwa Hammelkohl, trägt. Der Mann dagegen blickt heiterer und läßt die Zunge um die Lippen lecken, wenn der Koch erzählt, daß es „Kartoffeln, Sauce und Braten“ (die Reihenfolge verrät den Grad der Wertschätzung der Speisen), also getrennt Gekochtes, zu essen gibt.

So kam der denkwürdige Tag, an dem Franzosen eine Belohnung für die Vernichtung von „U...“ ernteten. Acht Fischdampfer — vielleicht Vorpostenboote—schaukelten aus der Seinemündung. Unser Kapitänleutnant glaubte sie dort entbehrlich und feuerte einige Warnungsschüsse aus seinem Geschütz. Die Franzosen waren armiert und nahmen ein Gefecht an. Doch dauerte es nicht lange, bis sie fliehend wieder in der Seine verschwanden und Kunde von einer gewonnenen Seeschlacht nach Calais schickten. Unserem Boot lief ein Brite mit großer Last von Fahrgästen — darunter vierzig Chinesen — und einer Haferfracht für die französische Armee vor den Bug. Wieder wollte der Engländer das Flaggensignal zum Stoppen nicht setzen und versuchte zu fliehen. Verfolgt und

mit der Kanone angehalten, wurde er vom Kommandanten belehrt: „Nur aus Rücksicht auf Ihre Passagiere habe ich Sie nicht früher torpediert.“ Der Skipper gestand aufatmend, daß ihm das Leben schöner als der Tod dünke, und erbot sich, als Gegenleistung für die ihm bekundete Nachsicht anzugeben, an welcher Stelle seines Schiffes eine Sprengpatrone am schnellsten und sichersten wirken würde. Er hielt Wort und half beim Versenken.

Leider widerfuhr „U...“ weit draußen vor Calais ein Mißgeschick. Der Kompaß ging in die Brüche. Ohne das Instrument sind Seefahrer oft verloren, doch dem kaltblütigen und erfinderischen Kommandanten kam ein guter Gedanke. Durch Funkspruch nach Belgien bat er — es klingt wieder sehr einfach — um einen Flieger. Nach Stunden gespannten Wartens sah er den großen Vogel unter den Wolken und ließ sich von ihm in einen deutschen Hafen an der belgischen Küste lotsen. An Land war die Freude über das Gelingen des Wagestückchens groß. Auf „U...“ aber löste größere Freude drei Hurras aus. Die Besatzung hörte die Kunde vom Aufrollen der russischen Karpathenfront und vom siegreichen Vorgehen gegen Ypern.

Der Kommandant hatte noch nicht genug erlebt. Unter Granatfeuer feierte er im Schützengraben am Yserkanal mit seinem Bruder ein Wiedersehen. Es war ein frohes, doch auch ein ernstes, weil einen dritten tapferen Bruder seit einem heißen Kampftag fremde Erde deckt.

Und wieder einmal dürfen wir mit froher Zuversicht und stolzer Genugtuung sagen, daß jedes noch so kühne Unternehmen unserer Offiziere bald eine Parallele findet. Seit die beiden Prisen von „U ...“ in Zeebrügge liegen, führte ein anderes U-Boot einen an der englischen Ostküste aufgebrachten Dampfer gar nach Cuxhaven!

Die Wut, die solche Erfolge unserer U-Boote im Lager der Gegner wecken, tobt am lautesten und kindlichsten in Frankreich und seiner Presse. Einer unserer Grauen brachte den Dampfer „Frédéric Franc“ zur Strecke. Der gutherzige Kommandant fragte die ausgestiegenen Franzosen, ob sie mit Wasser und Proviant versorgt wären, und schickte einen Segler, der sie heimbringen sollte. Den Dank dafür las er in einer französischen Zeitung mit der Behauptung, er habe die Schiffskasse gestohlen und die Trikolore mit Füßen getreten. Darum kann unser Volk

den Führern von Tauchbooten nur raten, weniger Gnade und Rückſicht als bisher walten zu laſſen. Ein engliſches, alſo dem Gegner verſtändliches Sprichwort ſagt praktiſch und wahr: If you have the name, you may play the game. Wer uns grauſamer Härte zeiht, wenn wir Güte und Milde bieten, hat zu erwarten, daß wir hart und immer härter werden.

Inhalt

	Seite
Graf Spee	9
S. M. S. „Karlsruhe“	20
S. M. S. „Ayesha“	50
Unsere Kreuzer im Mittelmeer	61
Der Kampf um die Dardanellen	70
Unsere Kreuzer im Schwarzen Meer	100
Das Kreuzergefecht vom 24. Januar	119
Unsere Vorposten auf der Nordsee	129
Die schwarze Waffe im Kampf	138
Die Marine in Feldgrau	149
U-Boots-Fahrt an den Feind	166
„U 21“	184
Die saubere Arbeit von „U 16“	193
Neue U-Boots-Beute	203

Digitized by Google

Digitized by Google